

21 (257) ROK VI
20 – 26 MAJA 1951
CENA 60 gr

INFORMACJA PRASOWA NA STARCIE

Każdy z Was, kto był na jakimkolwiek kursie lotniczym, wie, co to jest prasówka. Jest to krótki, ale wyczerpujący przegląd najważniejszych wydarzeń za granicą i w kraju, wygłaszany „na starcie“, to znaczy przed rozpoczęciem lotów lub po ich zakończeniu.

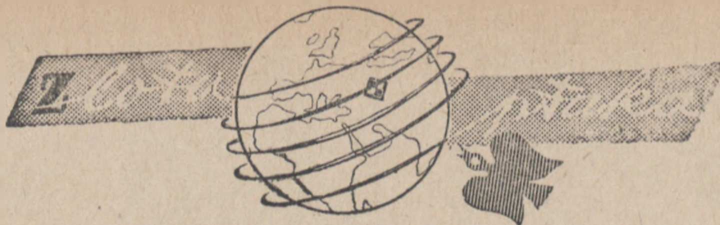
Prasówki bywają różne. Są takie, z których znudzeni słuchacze nie wyniosą nic i są inne, które pamięta się długo i dyskutuje nad nimi z ożywieniem. Co robić, aby prasówka była interesująca? Postaramy się odpowiedzieć na to pytanie.

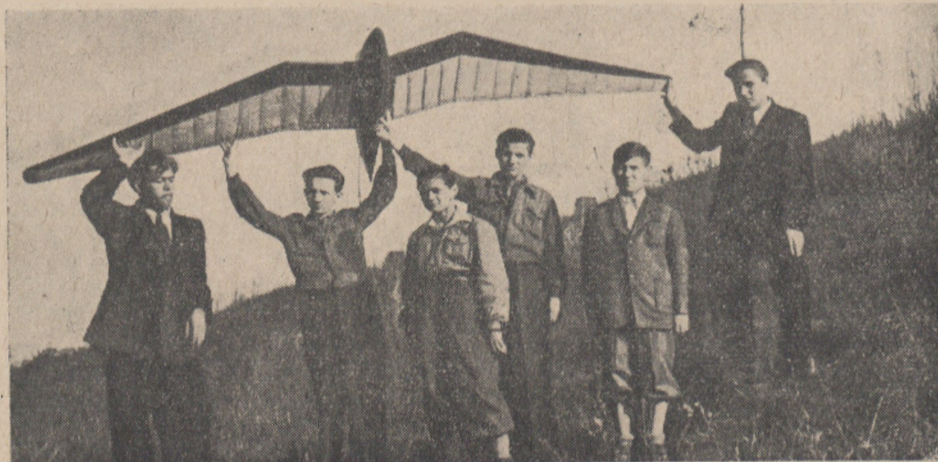
Przede wszystkim prasówka musi być przygotowana. W tym celu koniecznym jest sporządzenie wykazu prelegentów co najmniej na dwa tygodnie z góry. W ten sposób prelegent może w przeddzień swojej prasówki przyjść do świetlicy i wybrać z prasy najważniejsze zagadnienia. Najlepiej wynotować je w punktach na kartce. Te punkty należy przed prasówką dobrze przemyśleć i rozszerzyć, wprowadzając tło lotnicze, jest to bowiem pierwszy warunek, aby prasówka była interesująca. Mówiąc np. o sytuacji w Korei, trzeba podać liczbę zestrzelonych maszyn amerykańskich, mówiąc o odbudowie hitlerowskich Niemiec, trzeba wspomnieć o haniebnym wskrzeszeniu Luftwaffe. Wiadomości te znajdziecie zawsze w SiM-ie.

Nie należy oczywiście odczytywać prasówki z kartki. Trzeba mówić szczerze, po prostu, swoimi słowami, tak jak rozmawiacie z kolegami o ich lotach i codziennych sprawach. Nie ma wśród Was na pewno ani jednego, który nie potrafiłby mówić z najgorętszą nienawiścią o zbrodniach amerykańskich bandytów w Korei, z największą dumą i radością o Planie Sześcioletnim, o wielkich elektrowniach w Związku Radzieckim, z zainteresowaniem o wypadkach międzynarodowych i krajowych. Ta właśnie prostota i bezpośredniość prasówki, to drugi warunek jej powodzenia.

Omawiane zagadnienia trzeba zawsze umiejętnie połączyć z naszymi zadaniami. Nie sposób np. mówić o walce o pokój, nie nawiązując do wyników naszego wyszkolenia, a podając przykłady bohaterstwa pracy polskiej klasy robotniczej — nie sposób pominąć naszego wkładu do walki o Plan Sześcioletni, to znaczy jakości naszych lotów i przygotowania teoretycznego, zdyscyplinowania i pracy nad stałym pogłębianiem swoich umiejętności lotniczych.

Nie wystarczy oczywiście omówić tylko poszczególne wydarzenia, trzeba umieć je naświetlić i wytłumaczyć, aby wyjaśnić słuchaczom wszystkie wątpliwości. Jeżeli macie z tym trudności — zwracajcie się do zastępcy komendanta szkoły lub zastępcy kierownika ALL do spraw politycznych, do sekretarza organizacji partyjnej, no i przede wszystkim — czytajcie dokładnie SiM.

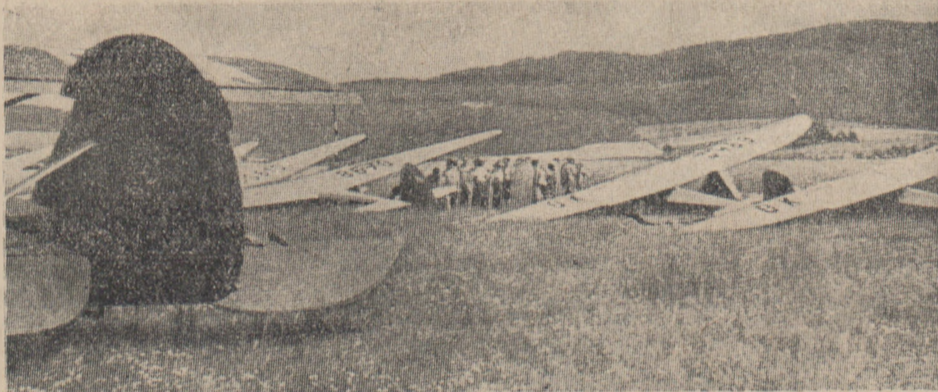


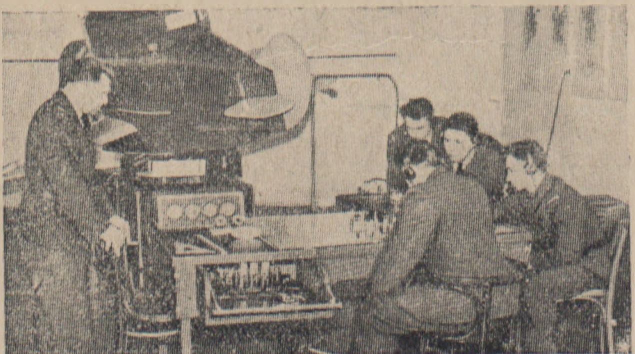




U góry: modelarze LL z Pruszkowa ze zbudowanym przez siebie modelem szybowca „Nietoperz“, z którym brali udział w pochodzie 1-majowym w Warszawie.

W Warszawie odbył się Przegląd Twórczości Artystycznej Jednostek Wojsk Lotniczych. Na zdjęciu z lewej: zespół muzyczny jednej z jednostek lotniczych, kierowany przez szereg. Sowę.





W dniu 9 maja Czechosłowacja święciła 6 rocznicę wyzwolenia kraju przez Armię Radziecką spod okupacji hitlerowskiej. Pracując dziś nad wykonaniem 5-letniego planu rozbudowy gospodarczej, wolny naród czechosłowacki otacza jednocześnie troskliwą opieką swe lotnictwo. Na zdjęciach: wyżej — fragment z szybowiska; z lewej — wykład w wojskowej akademii lotniczej.

Foto: LL (1), WAF (1) i Letectvi (2)

NIEMIECCY SZYBOWNICY NIE CHCĄ WOJNY

Większość z Was, Czytelnicy, pamięta straszne dni wojny. Pamiętacie przejmujący ryk syren, obwieszczających alarm lotniczy, pamiętacie jazgot i wą strzelaninę artylerii przeciwlotniczej, wycie nurkujących bombowców, a nade wszystko — świst i wybuchy bomb, które wyzwolone ze spustu ręką faszystowskiego pilota spadały na bezbronne, pogrążone w ciszy nocnej miasta i osiedla; bomb — które w każdej chwili mogły spaść na wasz dom, zniszczyć go, a wam i waszym najbliższym przynieść śmierć lub kalectwo.

Dzień 9 maja 1945 roku, w którym upokorzony i zdeptany faszyzm legł u stóp zwycięskiej Armii Radzieckiej, był — zdawałoby się — pierwszym dniem pokoju, początkiem nowych stosunków między narodami. Zmęczona, wyniszczona przez kataklizm wojenny ludzkość przystąpiła ufnie i z nadzieją do odbudowy swoich domostw, szkół i szpitali, zaczęła leczyć swe wojenne rany.

Ale nie minęło jeszcze sześć lat, kiedy na lotniskach wojskowych w Mainz, Niederdrancken, Neuwald, Osnabrück, z których jeszcze tak niedawno startowały Heinkle, Dorniery, Messerschmitty, ciężkie od bomb i bębnów z amunicją, znowu pojawili się hitlerowscy piloci. Tym razem chodzą co prawda w innych mundurach i latają na innych samolotach, ale są to ci sami zbrodniarze, którzy seriami z broni pokładowej zabijali naszych braci i ojców obrzucali bombami wasze rodzinne wsie i miasta. Dowodzą nimi ci sami hitlerowscy generałowie: von Milch, Moelders, Schnappke, którzy sześć lat temu wydawali rozkazy pirackim eskadrom Luftwaffe.

Ta właśnie Luftwaffe, uzbrojona i zreorganizowana przez amerykańskich imperialistów, została przed kilkoma tygodniami przywrócona oficjalnie do życia na mocy haniebnego układu, podpisanego przez marionetkowy „rząd" zachodnio - niemiecki w Bonn z amerykańskim szefostwem sztabu armii paktu atlantyckiego. Układ ten, stanowiący jawne i bezczelne naruszenie wszystkich umów międzynarodowych i własnych zobowiązań rządu amerykańskiego, przewiduje utworzenie w Niemczech Zachodnich 12 dywizji wojsk naziemnych (w tej liczbie również wojska pancerne) oraz jednostek lotnictwa i marynarki wojennej i włączenie tych sił do armii paktu atlantyckiego.

Nie trudno zrozumieć, czym kierują się amerykańscy imperialiści, czyniąc z Niemiec Zachodnich zarzewie nowej wojny. Sześć lat, jakie upłynęły od dnia kapitulacji III Rzeszy wykazały dobitnie, kto pragnie pokoju i szczęścia ludzkości, a kto — jej zagłady; wykazały niezmierzoną, ogromną różnicę między ustrojem kapitalistycznym a ustrojem, w którym władzę dzierży w swych rękach lud. Przez sześć lat w Związku Radzieckim i w krajach demokracji ludowej odbudowano setki tysięcy domów, wzniesiono nowe fabryki, osiedla robotnicze, szkoły, szpitale, kina; wzrasta stale pomimo trudnych warunków powojennych stopa życiowa ludności; likwiduje się analfabetyzm, wydaje niespotykane dotąd nakłady książek. A w krajach kapitalistycznych każdy niemal tydzień przynosi obniżkę stopy życiowej mas pracujących, wzrost cen, nędzę; wzrasta bezrobocie i szaleńcze budżety na zbrojenia.

Nic dziwnego, że imperialiści widzą w nowej wojnie jedynie ucieczkę przed zbliżającym się kryzysem. Nowa wojna wymagałaby przecież tysięcy samolotów, czołgów, okrętów; setek tysięcy ton amunicji, materiałów wybuchowych, broni, a o to przecież chodzi wyzutym z ludzkich uczuć handlarzom broni i ich bankierskim przyjaciołom. No, a poza tym — potrzebne jest mięso armatnie — nieuświadomieni, prości ludzie, którzy gotowi są pójść na rzeź, walcząc za interesy kapitalistów. To są właśnie cele, które przyświecają imperialistom przy organizowaniu nowej armii hitlerowskiej i Luftwaffe.

Ale masy ludowe na całym świecie przejrzały już oszukańcze, zbrodnicze plany podpalaczy świata. Nie chcą walczyć ze swoimi braćmi z innych krajów po to, aby pęczniały kasy pancerne w bankach Lozanny, Nowego Jorku, San Francisco czy Londynu, aby córki milionerów mogły zakładać folwarki dla swoich psów, aby słowo „pokój" zostało przekreślone słowem „wojna". Coraz częściej i głośniej rozlega się stanowczy głos narodów: Nie! Nigdy więcej wojny!

Szczególnie silnie przebiega fala tych protestów w Niemczech Zachodnich, które amerykańscy spadkobiercy hitleryzmu przekształcili w kuźnię wojenną w sercu Europy. Bardzo znamiennym dowodem tych antywojennych nastrojów jest list, jaki otrzymali piloci ZMP-owskiego Krakowskiego Aeroklubu Ligi Lotniczej od postępowego szybownika z Niemiec Zachodnich, którego adres, dla uchronienia go od prześladowań, zachowujemy w tajemnicy. Oto treść listu:

Kochani Przyjaciele!

Latanie jest przywilejem młodzieży i dlatego szczególnie może się przyczynić do osiągnięcia porozumienia między narodami — na gruncie socjalizmu! Tymi słowami pragnę zacząć mój list, którym chciałbym nawiązać przyjacielskie stosunki pomiędzy postępowymi szybownikami zachodnich stref Niemiec, a szybownikami Ludowej Polski. Korzystam jednocześnie ze sposobności, aby wyrazić podziw dla wspaniałych wyczynów polskich pilotów szybowcowych i złożyć im najserdeczniejsze gratulacje.

Pozbawieni możności latania, z największym zainteresowaniem śledzimy rozwój polskiego lotnictwa sportowego. Wierzcie nam, że bardzo pragniemy, aby nadszedł dzień, w którym będziemy mogli zmierzyć się z Wami w pokojowym współzawodnictwie. Nasza wzajemna wymiana doświadczeń przyczyni się wówczas do coraz lepszych osiągnięć.

Pragnąc jak najszybciej poświęcić się lataniu, zdajemy sobie jednocześnie sprawę z tego, że właśnie my — lotnicy zachodnich Niemiec — obarczeni jesteśmy wielką odpowiedzialnością. Już dziś bowiem widoczne są tendencje, aby — jak to już miało miejsce — nasz piękny sport stał się odskocznią do nowego masowego mordu. Wiemy, że trzeba nam będzie użyć wszystkich sił, aby temu przeszkodzić.

Nigdy więcej nie powinni niemieccy piloci zrzucać bomb na kobiety i dzieci, nigdy już sport lotniczy nie może stać się środkiem do osiągnięcia zbrodniczego celu. Pragniemy przyjaźni ze wszystkimi miłującymi pokój lotnikami świata, bez różnicy rasy i narodowości. Pierwsi podajemy Wam, polskim lotnikom ręce — pragnąc razem z Wami lecieć do lepszej przyszłości.

Pozwólcie nam wspólnie z Wami zacząć pracować, pozwólcie wspólnie radzić nad tym, co my lotnicy powinniśmy czynić, aby utrzymać pokój.

W duchu prawdziwego lotniczego koleżeństwa życzę Wam osobiście i w imieniu mych kolegów dalszych pięknych sukcesów.

Karl Heinz Keller

ZMP-owcy Krakowskiego ALL odpowiedzieli mu następującym listem:

Drogi Kolego!

My, piloci sportowi ZMP-owskiego Aeroklubu Ligi Lotniczej w Krakowie, z radością przyjęliśmy Wasz list.

Cieszymy się, że chcecie razem z lotnikami Polski Ludowej i wszystkich Państw Demokratycznych ze Związkiem Radzieckim na czele stać na straży pokoju i bronić go.

My, piloci sportowi, ubolewamy nad rozdziałem Waszej Ojczyzny i popieramy dążenia szerokich mas ludowych Waszego Kraju i poczynania Rządu NRD w kierunku zjednoczenia Niemiec na podstawie demokratycznej.

Piloci krakowscy wraz z całym narodem polskim głęboko wierzą, że w niedługim czasie nastąpi zjednoczenie Niemiec i piloci niemieccy będą mogli wraz z nami wziąć udział w pokojowym współzawodnictwie na podniebnych szlakach.

Cieszy nas fakt, że wiadomości o osiągnięciach naszego lotnictwa sportowego dotarły do Was. Są one rezultatem pomocy, jakiej udziela lotnictwu sportowemu nasze Ludowe Państwo i wynikiem twórczej inicjatywy pilotów wyrosłych z młodzieży robotniczej i chłopskiej.

Potępiamy poczynania imperialistów angloamerykańskich, którzy chcą ze wspaniałego sportu lotniczego uczynić narzędzie zbrodni, wciągając do współudziału w niej również niemieckich pilotów.

My, piloci ZMP-owskiego Krakowskiego Aeroklubu LL pragniemy porozumienia i współpracy z prawdziwie demokratycznymi Niemcami, gdyż nie utożsamiamy całego Waszego Narodu z elementami rewizjonistycznymi, dążącymi do rozpętania nowej wojny. Uczynimy wszystko, aby nie dopuścić do waśni między obydwoma sąsiadującymi narodami.

Granica pokoju na Odrze i Nysie przekreśla dawne wywoływane przez klasy rządzące konflikty narodowe i nie dzieli — a zbliża oba nasze narody.

Życzymy Wam sukcesów w walce o zjednoczenie Niemiec na platformie prawdziwie demokratycznej. Otworzy ono szerokie perspektywy rozwoju przed ludem Waszego kraju i umożliwi latanie szerokim rzeszom niemieckiej młodzieży pracującej.

Dziękujemy Wam za przesłany do nas list i prosimy o utrzymywanie z nami stałej korespondencji, która niech będzie zapoczątkowaniem bliższego kontaktu sportowych pilotów niemieckich, pragnących współpracy z lotnictwem wyczynowym Polski Ludowej.

* * *

List młodego niemieckiego szybownika, pisany w chwili, kiedy ćwiczebne trasy nawigacyjne na mapach pilotów nowej Luftwaffe znowu prowadzą na Warszawę, Kijów, Bratysławę, kiedy nad betonkami i w hangarach lotnisk Saksonii i Bawarii znowu rozlegają się hitlerowskie piosenki — ma swoją szczególną wymowę. Dowodzi on, że imperialiści muszą się liczyć z wolą prostych ludzi, muszą ją brać w rachubę. A wola ta — to wola pokoju.

Wizyta naszego Prezydenta w Berlinie, mająca na celu umocnienie i zacieśnienie więzów przyjaźni między narodem polskim i niemieckim, stanowi wymowne tło do listu Heinza Kellera. Narodu polskiego i niemieckiego nic nie dzieli, a łączy nas wspólna walka przeciw wojnie, prowadzona pod wodzą naszego wielkiego sojusznika i przyjaciela — Związku Radzieckiego.

WIESŁAW GÓRNICKI

WYKONALIŚMY ZOBOWIĄZANIA

Pamiętacie zapewne, Koledzy, korespondecję pt. „O czym radziły 4 modelarnie", zamieszczoną w 16 numerze SiMu? Autor korespondencji pisał o odprawie członków modelarni toruńskich i o zobowiązaniach jakie modelarze podjęli w celu uczczenia Święta 1 Maja.

Nasi koledzy z Torunia nie poprzestali na zobowiązaniach. Wykonali nie tylko te prace, do których się zobowiązali lecz również — dodatkowe.

Podajemy treść listu nadesłanego z Torunia przez instr. Komuńskiego. Terminowość wykonania powziętych zobowiązań i szybki meldunek o ich realizacji — świadczy o tym, że modelarze toruńscy dobrze umieją sobie zorganizować pracę:

Zgodnie z powziętymi zobowiązaniami modelarzy toruńskich — w dniu 1 Maja przekazano uroczyście 8 modeli szybowców świetlicom robotniczym i chłopskim w Toruniu i powiecie, a mianowicie: świetlicy robotniczej przy Wytwórni Aparatury Niskiego Napięcia, świetlicy przy Fabryce Kotłów i Maszyn, przy fabryce pierników i fabryce wodomierzy oraz świetlicom wiejskim: w Chełmży (cukrownia), przy Spółdzielni Produkcyjnej Warszewice, w PGR Ostaszewo i w Spółdzielni Produkcyjnej Jedwabno.

Przekazano również do Zarządu Głównego LL model redukcyjny z przeznaczeniem dla najlepszej ekipy ZMP na Ogólnopolskich Zawodach Modeli Latających w roku 1951.

Poza zobowiązaniem przekazano jeden model o napędzie gumowym świetlicy TPD w Toruniu i jeden model szybowca do Rypina oraz zorganizowano pokazy modelarskie.

Poszczególne zespoły modelarskie sumiennie wykonały swe zobowiązania. Spośród członków zespołów na wyróżnienie zasłużył kol. Roman Jagusz z Torunia, kierownik szkolnej modelarni LL Nr. 112.

Młodzi lotnicy nie zamierzają spoczywać. Przygotowując się do dalszych zobowiązań, wzywają wszystkich kolegów modelarzy do współzawodnictwa.

ALFONS KOMUŃSKI
Toruń

MELDUNEK Z ŻARU

Pierwszy meldunek o przedterminowym wykonaniu zobowiązań powziętych ku czci 1 Maja nadesłali pracownicy Wyczynowej Szkoły Szybowcowej Ligi Lotniczej na Żarze.

Na trzy dni przed terminem wykonano parkan i bramę w stylu ludowym zaoszczędzając około 2 800 złotych. Pracownicy startowi ułożyli chodnik łączący budynki administracyjne z hangarami. Szoferzy szkoły w terminie ukończyli generalny remont dwóch samochodów zaoszczędzając około 3 000 złotych, mechanicy wyciągowi przeprowadzili naprawę kolejki wyciągu, a stolarze zabezpieczyli uniwersalną heblarnię. Zobowiązanie wykonania map plastycznych, pomocy naukowych i urządzenia świetlicy wykonali instruktorzy szkoły do dnia 10 kwietnia br. Pracownicy działu gospodarczego szkoły uprzątnęli gruz pozostały po remoncie budynku oraz całkowicie przygotowali kwatery pilotów do rozpoczynającego się sezonu.

O wykonaniu zobowiązań indywidualnych melduje Jan Kos — mechanik wyciągarki, który wybielił oraz zakonserwował maszynownię małego wyciągu, zaoszczędzając około 500 złotych.

Przez wykonanie powyższych zobowiązań pracownicy Szkoły pragną przyczynić się do szybszej realizacji planu Lotniczej Sześciolatki.



Z lewej: modelarze toruńscy z modelarni ZHP przekazują model szybowca świetlicy ZHP w Toruniu.

MŁODZIEŻ NOWEJ HUTY DONOSI

Na pierwszym walnym zjeździe Oddziału Powiatowego Ligi Lotniczej w Nowej Hucie jeden z mówców powiedział:

— Każdy członek LL powinien walczyć o przedterminowe wykonanie planu produkcyjnego i o obniżkę kosztów produkcji. Wszyscy członkowie Ligi Lotniczej w Nowej Hucie realizują hasło: „Każdy członek Ligi Lotniczej przodownikiem pracy" — rzucone na Wojewódzkim Zjeździe LL w Krakowie.

Nie skończyło się tylko na rzuceniu hasła. W obecnej chwili w czynie pierwszomajowym nasi członkowie wykonują i przekraczają plany produkcyjne. Podjęte zobowiązania pierwszomajowe wykonują przed terminem. Należy wymienić tu członków LL, znanych młodzieżowych przodowników pracy, kol. kol.: **Mieczysława Sendora, Weronikę Żelazną, Jana Drzazgę, Edwarda Paprowicza** i wielu innych.

Brygada kol. **Stanisława Kwiatkowskiego** podjęła zobowiązanie, które wykonała w 200%. Brygada ta i sam brygadzista to nasi koledzy z Ligi Lotniczej, młodzi chłopcy, którzy uczęszczają na kurs spadochronowy. Budują oni nasze młodzieżowe socjalistyczne **miasto i nowe socjalistyczne** lotnictwo.

Chcielibyśmy, by nasze hasło „Każdy członek Ligi Lotniczej przodownikiem pracy" zostało podjęte przez wszystkich członków Ligi Lotniczej w Polsce.

R. MICHAŁOWSKI
Nowa Huta

LUDZIE LOTNICTWA PODPISUJĄ APEL POKOJU

„Pokój będzie zachowany i utrwalony, jeśli narody świata ujmą sprawę pokoju w swoje ręce".

(JÓZEF STALIN)



Podpisuję Apel Pokoju, bo nie chcę więcej wojny, nowych zbrodni i śmierci niewinnych ludzi. Pragnę w pokoju pracować z całą kadrą lotników Ligi Lotniczej dla dobra ukochanej Ludowej Ojczyzny i swoją wytężoną pracą budować socjalizm — mówi Wacław Markowski ZMP-owiec i pilot aeroklubu warszawskiego.

Popieram i podpisuję Apel Pokoju, gdyż nie chcę więcej wojny, zniszczenia i zagłady ludzkości. Pragnę wychować swoje dzieci w pokoju na dobrych obywateli — mówi Henryk Mazurek, radiotelegrafista przy PIM.

Podpis mój pod Apelem Pokoju składam w przekonaniu, że przyczyniam się do wzmocnienia obozu pokoju, który nie dopuści do nowej wojny — oświadczył Franciszek Przybylski z łódzkiego ALL.

Jestem synem górnika — mówi Wacław Adam, mechanik z CWL. Rodzice moi zginęli podczas ostatniej wojny. Dzięki władzy ludowej mogłem się wyszkolić na mechanika lotniczego i dzisiaj pracuję dla dobra naszej ojczyzny, która buduje socjalizm. Apel Pokoju podpisuję w przekonaniu, że mój podpis i podpisy milionów ludzi na całym świecie pokrzyżują zbrodnicze plany imperialistów.

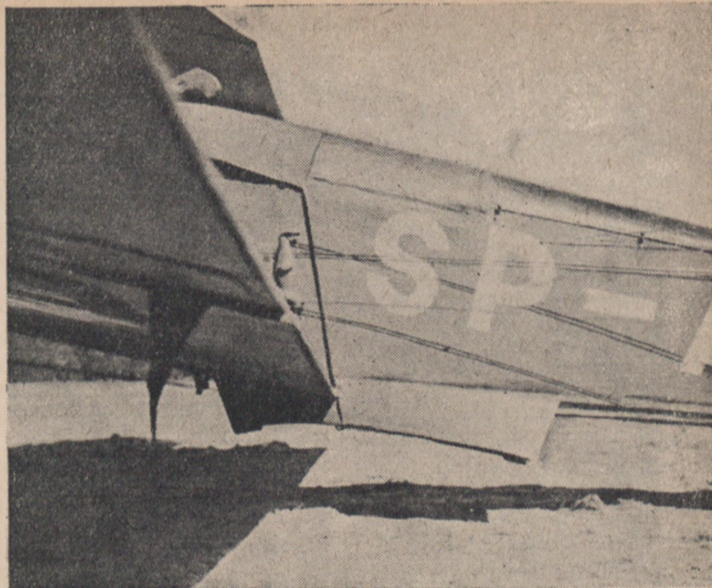
Dosyć mam grozy wojny, tułaczki i niepokoju. Polegli bracia nie wrócą do domu. Kartę Narodowego Plebiscytu Pokoju podpisuję dlatego, że dzięki pokojowi i władzy ludowej mogłem ukończyć Wyższe Studia Lotnicze, zostałem pilotem i mogę pracować dla dobra naszego kraju — mówi inżynier i pilot aeroklubu warszawskiego, ZMP-owiec Romuald Gudel.

Jestem pilotem I eskadry opylania lasów, studiuję na Wyższej Szkole Inżynierskiej. Pragnę pracować dla dobra naszej ludowej ojczyzny.

Nie chcę wojny, bo wojna to zniszczenie, to śmierć setek tysięcy niewinnych kobiet i dzieci, to zburzone domy, tysiące kalek i nędza. Składając swój podpis pod Apelem Pokoju jestem przekonany, że tym podpisem umacniam walkę o pokój, a pokój to nowe, lepsze jutro, więcej domów i fabryk, radosne życie i szczęśliwy uśmiech dziecka — mówi pilot ZMP-owiec Tadeusz Pawlikowski z Poznania.

Podpisuję Apel Światowej Rady Pokoju w przekonaniu, że każdy złożony podpis to nowy cios wymierzony przeciwko podżegaczom wojennym — oświadczył Stanisław Olejnik, pracownik Państwowego Instytutu Hydro-Meteorologicznego w Krakowie.

Jestem matką i nie chcę by moje dzieci i dzieci innych kobiet na całym świecie miały ginąć w nowej wojnie. Pragnę pokoju, szczęśliwego życia i lepszej przyszłości dla wszystkich dzieci — powiedziała Wanda Szawarska, pracowniczka Zarządu Głównego LL.



RATUJEMY LASY

ROMUALD GUDEL, inż.

Pobudka! Wstawać!

Ciszę poranka przerwał głos kierownika akcji opylania. Osiem postaci poruszyło się na pryczach. Osiem głosów jednocześnie rozpoczęło „koncert" poranny:

„Pewnie znowu wieje wiatr i z lotów będą nici — tak jak w poprzednie dni".

„Może deszcz pada"... Jednak nic podobnego nie było. W szarym świcie dnia i blasku księżyca cała ziemia srebrzyła się od szronu. Pogoda była wspaniała. Piloci żywo zaczęli się ubierać.

Po pokonaniu niektórych „przeszkód naturalnych" w rodzaju: „gdzie moja koszula, buty, mapnik" itp., cała grupa wyszła na lądowisko.

Zdala dolatywał już znany klekot poczciwych „Kukuruźniaków". To mechanicy grzali silniki.

Drogą na lądowisko jechały fury z proszkiem. Worki DDT i HCH jako „pożywka" dla barczatki.

Przed lotami jeszcze krótka odprawa: „Trzy samoloty polecą na Lipniki, reszta leci na Nowogród. Dolot na opylane rejony na 150 m; powrót na 200 m. Piloci do maszyn!"

Po chwili w tumanach kurzu poczęły sunąć „Kukuruźniaki" na start. Sunęły jak niezgrabne żółwie kołysząc się na nierównościach terenu.

Odprowadzającym mechanikom omal, że nie obrywa rąk. Maszyny muszą być jednak odprowadzane, gdyż kołowanie odbywa się tuż przy innych samolotach, a także 1 do 2 m od lasu. Każdy nieostrożny ruch grozi uszkodzeniem sprzętu.

Wreszcie samoloty jeden po drugim startują. Zataczają kręgi i lecą na wyznaczone rejony opylania.

Jest godzina czwarta rano. Przejmujący chłód ranka daje się porządnie we znaki grupie startowej. Na rozgrzewkę „zataczają rundy" dokoła litery „T". Właściwie na próżnowanie nie ma czasu. Zaledwie ostatni samolot wystartował, a już pierwszy podchodzi do lądowania.

Znowu następuje kołowanie w tumanach kurzu, załadowanie proszku i start. Piloci uwijają się szybko. Rejony opylania leżą w odległości 5 — 10 km od lądowiska. Czas lotu waha się od 8 do 15 minut. W takich warunkach start samolotów odbywa się co 2 minuty 30 sekund. Jeżeli dodać także i to, że każda maszyna musi wylądować, stwierdzimy, iż co 1 min. 15 sek. następuje start lub lądowanie samolotu.

Tego dnia ruch był szczególnie duży. Pogoda jakby na zawołanie „łapichmurków" ustaliła się i trzeba było to wykorzystać. Loty trwały aż do powstania prądów termicznych, tj. do czasu, kiedy proszek zaczął się unosić nad lasem.

Wynik opylania był wspaniały. W ciągu trzech godzin pracy wykonano 74 naloty rozpylając 14 060 kg owadobójczego proszku!

Należało teraz przerwać loty i rozpocząć je dopiero po południu. Pilotom, obsłudze technicznej i maszynom należał się odpoczynek. Odpocząć jednak można dopiero po zakończeniu i oczyszczeniu samolotów. Zielone „Kukuruźniaki" po lotach stały się siwe. Proszek przyklejał się do osiadłej rosy, tworząc białe strugi na całym kadłubie. Poza tym wszędzie jest pełno piasku. Robota idzie sprawnie i po chwili stoją znowu rzędem oczyszczone samoloty, grzejąc w słońcu maski silników.

Tymczasem piloci i obsługa jadą na śniadanie. Każdy opowiada swoje przygody i stara się przekrzyczeć innych.

„Ile lotów zrobiliście" — zwraca się „Prof. Pęduszko" z aeroklubu poznańskiego z grupy Lipniki do „Małego" z aeroklubu łódzkiego z grupy Nowogród.

„My po siedem, osiem" — odpowiada „Mały".

„To leżycie u nas, bo my po 12. Każdy z nas rozpylił po 2 300 kg proszku!"

„Takiś mądry? To trzeba było latać na Nowogród"

Rzeczywiście na Lipniki było bliżej, toteż nic dziwnego, że wypylili więcej proszku i wykonali więcej lotów.

Po południu loty rozpoczęły się znowu. I znowu toczyła się walka o każdy start, o wypylenie kilograma proszku więcej.

Znowu lądowisko zamieniło się na pustynię z burzami piaskowymi. Tumany kurzu i resztek proszku pokryły całe pole i unosiły się wysoko w górę.

Wyniki popołudniowej akcji były również bardzo dobre. Wykonano 54 loty, wypylono 10 280 kg proszku! Wszystko wykonano w ciągu 2 godz. 11 min. Częstotliwość startów w porównaniu do lotów porannych wzrosła. Samoloty startowały lub lądowały co 1 min. 12 sek.

Łącznie dnia tego zrzucono około 24 350 kg proszku, opylając 311 ha lasu!

Mimo zmęczenia każdy cieszył się sukcesem. Oznaczało to bowiem wyratowanie ponad 300 ha lasu! A obszar uratowanych lasów zwiększał się co dnia, każdego dnia podobnego do opisanego.

Na zdjęciu u góry: u spodu kadłuba samolotu CSS-13 znajduje się dysza aparatu rozpylającego proszek owadobójczy.

DROGOCENNY ŁADUNEK

Pilot Siemienkow został wezwany do generała, zastępcy dowódcy lotnictwa frontu zachodniego.

— Powierzamy wam wykonanie trudnego i odpowiedzialnego zadania — powiedział generał. — Dziś w nocy macie zrzucić nad Smoleńskiem i Rosławlem „Prawdę" z przemówieniem towarzysza Stalina. Weźcie pod uwagę, że w Smoleńsku przebywają obecnie doborowe wojska hitlerowskie. Miasto jest silnie strzeżone.

— Czy są tam balony zaporowe? — zapytał Siemienkow.

— Tego niestety nie wiemy... — odpowiedział generał. — No, życzę powodzenia! Żadnych rad wam nie daję, postępujcie zależnie od okoliczności. Wyróżniliście się w lotach podczas blokady Leningradu — jestem pewien, że i to zadanie wykonacie dobrze.

— Mam nadzieję, że wykonam! — zapewnił Siemienkow.

Generał mocno uścisnął dłoń pilota i odprowadził go wzrokiem do drzwi.

Działo się to pod koniec 1941 roku. Armia Czerwona odrzuciła faszystowskie hordy od Moskwy lecz linia frontu przechodziła jeszcze całkiem blisko od serca kraju. Smoleńsk i jego okolice zajęte były przez Niemców. Tylko dziesięć minut lotu dzieliło Moskwę od linii frontu.

Doświadczenie w lotach na tyły wroga było jeszcze niewielkie. Siemienkow zaledwie dwukrotnie latał do okrążonych jednostek wojskowych. Na tyły wroga latało jeszcze kilku innych pilotów, ale Siemienkow nie miał z nimi żadnego kontaktu. Nowe zadanie musiał więc obmyśleć sam i sam ułożyć plan lotu.

Siemienkow zebrał wszystkie dane o trasie i wieczorem przyszedł na lotnisko. Paczki gazet załadowano już do maszyny. Każda paczka owiązana była sznurem, nadciętym do połowy, aby gazety mogły rozsypać się natychmiast po wyrzuceniu z samolotu.

Pilot wziął jedną z gazet. Na pierwszej stronie widniał dobrze znany, bliski i drogi portret Józefa Stalina. Obok tłustym drukiem wydrukowany tekst jego mowy, wygłoszonej 6 listopada 1941 roku.

Do samolotu podszedł dowódca oddziału.

— No cóż, można startować — powiedział. — Szczęśliwej drogi!

Lotnisko, jak i cała Moskwa, było zaciemnione. Tylko na końcu drogi startowej migotało światełko, wskazujące kierunek startu.

Samolot wzniósł się w powietrze i nie robiąc nawet przepisowego okrążenia poleciał na zachód.

Siemienkow postanowił lecieć kosiakiem. Przemawiały za tym dwa momenty. Po pierwsze w locie koszącym pilot widzi ziemię i jest pewien, że nie zejdzie z kursu. Po drugie Siemienkow przekonał się już podczas lotów do Leningradu, że samolot lecący nisko nad ziemią jest bezpiecznie ukryty przed myśliwcami.

we i hitlerowcy zaczęli wypatrywać samoloty radzieckie, trzeba było zmienić taktykę. Okolice, gdzie było duże skupienie wojsk hitlerowskich i duża ilość dział przeciwlotniczych, trzeba było przelatywać na dużej wysokości. Wówczas jednak, lot koszący był najbezpieczniejszy.

Jasna księżycowa noc. W dole widać pola, lasy, wsie... Siemienkow dobrze orientował się w tej okolicy: przed wojną latał tu często.

Aż do samej linii frontu nie zabłysło ani jedno światełko. A nawet samą linię frontu Siemienkow poznał jedynie dzięki rakietom, które od czasu do czasu



Wielu spośród radzieckich lotników wojskowych — bohaterów Wielkiej Wojny Narodowej pilotuje dziś samoloty pasażerskie, służąc ojczyźnie swym bogatym doświadczeniem i umiejętnościami. Wyżej: radziecki samolot pasażerski Jak-16, przeznaczony do komunikacji na krótkich trasach.

Dodał do tego jeszcze jedną okoliczność. Na ziemi zajętej przez nieprzyjaciela, gęsto rozstawiona była artyleria przeciwlotnicza. Ale działo przeciwlotnicze nie jest groźne dla samolotu, lecącego na wysokości 50 — 100 metrów. Kąt nachylenia lufy działa przeciwlotniczego wynosi trzydzieści pięć do czterdziestu stopni, a pociski lecą w górę na wysokość tysiąca do dwóch tysięcy metrów. Co prawda na małej wysokości samolot można strącić z działka małego kalibru lub nawet z karabinu. Jest to całkowicie możliwe. Lecz samolot przelatuje niespodzianie. Zanim hitlerowiec schwyci karabin i wyceluje po samolocie pozostanie już tylko wspomnienie.

W okresie późniejszym, kiedy loty na tyły nieprzyjaciela stały się maso-

wzbijały się w powietrze. Dla przelotu wybrał celowo najspokojniejszy odcinek frontu.

Smoleńsk obszedł bokiem i podleciał do miasta z zachodniej strony. Gdyby nawet hitlerowcy usłyszeli warkot silnika, to będą sądzili, że to leci ich samolot.

Jedno tylko niepokoiło Siemienkowa: czy nad Smoleńskiem są balony zaporowe? Bo gdyby były, to samolot łatwo może zaplątać się w stalowe liny. Postanowił jednak przelecieć nad miastem również lotem koszącym, gdyż było to konieczne dla wykonania powierzonego mu zadania. Przecież nie może zrzucać gazet z dużej wysokości: uniosłoby je poza miasto.

Samolot śmiało i zdecydowanie leciał w kierunku Smoleńska. Leciał tak nisko, że Siemienkow zobaczył miasto dopiero, gdy był w odległości kilometra od niego.

— Podchodzimy, — powiedział do drugiego pilota.

Nad miastem panowała zupełna cisza i nie widać było ani jednego światełka, było całkowicie zaciemnione. Ale noc była jasna i pilot wszystko widział dokładnie. Balonów zaporowych nie było.

Siemienkow lekko pochylił maszynę. Był to sygnał. Nawigator i mechanik pokładowy otworzyli luk i zaczęli wyrzucać gazety. Wypychali przygotowane paczki rękami i nogami, spieszyli się bardzo, gdyż musieli w przeciągu dwuch do trzech minut przelotu nad miastem wyrzucić pół tonny cennego ładunku. Samolot leciał już nad centrum miasta nad samymi dachami domów, pozostawiając za sobą wachlarz gazet, które pokrywały dachy i ulice.

I oto już wschodni kraniec miasta... Nagle z tyłu zahuczało. Niemcy zostali zaalarmowani, lecz było już za późno... Przemknęły ostatnie domy i Siemienkow przycisnął samolot prawie do samej ziemi. Kule z błyskiem i świstem przelatywały nad nim.

— W porządku! — westchnął nawigator przeciskając się w kierunku pilota.

— To było dobre! Prawdę mówiąc, nie taki diabeł straszny, jak go malują... Ale spociłem się! Całe pół tonny zrzuciliśmy!

Siemienkow szczęśliwy i podniecony powodzeniem, głośno zawołał do towarzyszy:

— A teraz biorę kurs na Rosławl. Po drodze będziemy zrzucać podarunki. Dla każdej wsi po sto do dwustu gazet. Przynajmniej połowa powinna dostać się do rąk partyzantów — będzie to nagroda za ich bohaterską walkę.

Zbliżając się do jakiegoś osiedla Siemienkow dał sygnał — luk otwierał się i wylatywała kolejna paczka gazet. Ani jedna wieś nie została pominięta.

Do Rosławla Siemienkow nadleciał z zachodu, tak samo nisko i tak samo niespodziewanie. Gazety rozlatywały się, pokrywając dachy domów i ulice. Tak samo jak w Smoleńsku Niemcy rozpoczęli strzelaninę, gdy maszyna leciała już nad równym polem.

...Na swoje lotnisko wrócił samolot wcześniej, niż go oczekiwano.

tłum. R. F.

LOTNICY BUDOWLI KOMUNIZMU

W odległości kilometra od Kałacza, na wielkim piaszczystym polu stoi mały domek, a obok niego obszerne hangary...

Jest to lotnisko budowy kanału Wołga-Don — jednej z potężnych budowli komunizmu w ZSRR.

Wydawałoby się, że jest to zwykłe małe lotnisko polowe jakich wiele widzieliśmy w czasie ostatniej wojny, jednak przyjrzawszy się bliżej od razu spostrzega się zasadnicze różnice. Zamiast bunkrów i fortyfikacji widzimy zwykłe drewniane hangary, albo po prostu drewniane daszki służące do ochrony samolotów przed niepogodą. Same samoloty również są zupełnie inne: zamiast masywnych myśliwców i bombowców widzimy małe lekkie i zgrabne „PO-2".

Piloci budowy kanału Wołga-Don to starzy, doświadczeni lotnicy. Po skończeniu wojny zamienili oni ciężkie bojowe maszyny na lekkie „PO-2" i przystąpili do twórczej, pokojowej pracy dla dobra swej socjalistycznej ojczyzny.

Pilot Aleksander Morgun w czasie Wielkiej Wojny Narodowej odbył setki lotów bojowych na tyły wroga, zrzucał desanty, amunicję i sprzęt wojskowy dla partyzantów, odważnie walczył z faszystowskimi najeźdźcami. Od roku 1948 Morgun pracuje na terenie budowy kanału Wołga-Don gdzie jest powszechnie ceniony i poważany. Lata na samolocie „PO-2", ma duże doświadczenie i doskonale wypełnia wszystkie powierzone mu zadania.

Aleksander Morgun jest obecnie dowódcą oddziału, Wraz z nim pracuje jego towarzysz wojenny Grigorij Bachmudskij — zdolny i zdyscyplinowany pilot.

Życie i praca pilotów obsługujących budowę jest bogate i ciekawe. Wykonują oni pilnie polecenia, jak np. dostarczanie fachowców na poszczególne odcinki budowy, dowóz części wymiennych do maszyn i urządzeń, badanie układu terenowego, przewóz poczty, niesienie pomocy chorym itd.

Tak samo jak na froncie pełnią oni swą służbę niesłychanie ofiarnie, nie licząc się z czasem i pogodą.

Tylko w ciągu ubiegłego roku samoloty oddziału Aleksandra Morguna wylatały 1 890 godzin, przewiozły 850 pasażerów i ponad 7 i pół ton poczty.

Wraz z pilotami ofiarnie pracują ich towarzysze bojowi, również uczestnicy Wielkiej Wojny Narodowej, mechanicy Piotr Zabołotniew i Nikołaj Warakin. Utrzymują oni maszyny w doskonałym stanie, tak że zawsze są one gotowe do lotu.

Na terenie budowy kanału Wołga - Don skończyła się już surowa zima. Przyszła wiosna. Wszędzie wrze wytężona praca. Budowniczowie kanału wykonują wielkie zaszczytne zadanie.

W pierwszych szeregach budowniczych kroczą również dzielni lotnicy radzieccy, którzy z honorem wypełniają swe obowiązki.

R. F.

ZEBRANIE CENTRALNEGO AEROKLUBU ZSRR

W ostatnich dniach odbyło się zebranie sprawozdawczo - wyborcze członków Centralnego Aeroklubu ZSRR im. Czkałowa. W referacie z-ca przewodniczącego Zarządu Aeroklubu, B. A. Smirnow zaznaczył, że w ciągu ubiegłego roku w klubie wykonana została doniosła praca. W wszechzwiązkowych zawodach szybowników, spadochroniarzy i pilotów silnikowych, członkowie centralnego aeroklubu zajęli prawie wszystkie pierwsze miejsca.

Za osiągnięcia lotniczo-sportowe i wypełnienie odpowiednich norm w ciągu roku pięciu członkom aeroklubu nadano nazwę zasłużonych mistrzów sportu ZSRR, 19 — mistrzów sportu. Wzrosła liczba lotniczych sportowców I kategorii.

Zebranie uznało pracę Zarządu Klubu za zadowalającą. W swoich uchwałach wytyczyło konkretne drogi usunięcia istniejących niedociągnięć. Tajnym głosowaniem został wybrany zarząd klubu i komisja rewizyjna.

(WK)

RADZIECCY SPADOCHRONIARZE NA STARCIE

Sport Spadochronowy cieszy się wielką popularnością wśród młodzieży Woroszyłowgradu. W dziesiątkach przedsiębiorstw, w fabrykach i szkołach pracują sekcje spadochronowe w ramach organizacji DOSAW. Setki dziewcząt i chłopców wykazuje ogromne zainteresowanie pięknym sportem spadochronowym. Praktyczne skoki z samolotów poprzedziła poważna praca przygotowawcza, jak przygotowanie teoretyczne i skoki z wieży spadochronowej. Jednym z kierowników sekcji jest społeczny instruktor — mistrz sportu spadochronowego Kuławin, który wykonał już 570 skoków z samolotu z różnych wysokości.

...Na zielonym polu lotniska panuje dziś wielkie ożywienie. Wystartował pilot Urwaczew. Na wysokości 800 metrów od samolotu oddzielił się mały czarny punkcik i jak kamień zaczął spadać w dół. Po kilku sekundach nad punkcikiem otworzył się spadochron.

Wszyscy stojący na lotnisku pobiegli do lądującego spadochroniarza. Mocno ściskano mu ręce i gratulowano pierwszego skoku z samolotu. Skakała młoda pracownica fabryki — komsomołka Halina Żytnikowa. Szybkim krokiem podchodzi do instruktora Kuławina, aby zdać mu raport z wykonanego skoku. Mistrz sportu z uśmiechem zadowolenia ściska serdecznie dłoń Żytnikowej i wręcza jej znaczek spadochroniarski.

Następnie skacze koleżanka Haliny — Aleksandra Kondratowicz, później Walentyna Szykin, z kolei Katarzyna Kapkina, Wenera Arafanowa, Nina Zgonnik i inni.

Radośnie uśmiechają się nowi spadochroniarze...

Rokrocznie narody ZSRR uroczyście obchodzą święto swego lotnictwa. W Moskwie i innych miastach odbywają się pokazy, będące wyrazem potęgi lotnictwa Kraju Rad. Biorą w nich udział najlepsi piloci radzieccy na najnowocześniejszym sprzęcie krajowej produkcji.

Na zdjęciu: fragment z pokazów. Nad lotniskiem unosi się śmigłowiec „Omega", konstr. inż. Bratuchina.

Śmigłowce te uznane są przez fachowców za najlepsze na świecie.

RADZIECCY LOTNICY W PIERWSZYM SZEREGU BUDOWNICZYCH KOMUNIZMU

ZSRR

CHŁODZENIE SILNIKÓW LOTNICZYCH

JOZEF MENET

Silnik lotniczy jest to urządzenie pozwalające zamienić energię cieplną na energię obrotu wału korbowego, którą wyzyskujemy do obracania śmigła.

Niech się Wam, Koledzy, nie wydaje, że ciepło jest posłusznym barankiem, który na nasze życzenie zamieni się w konia roboczego. Ażeby, zadość czyniąc prawu Joula, zamieniło się w całości na pracę po cenie 427 kgm za 1 kalorię, musimy stworzyć mu odpowiednie warunki, odciąć je od otoczenia ciepłą pierzynką, tzn. zbudować układ odizolowany. Jest to wszystko co chcielibyśmy, lecz w rzeczywistości nigdy tego nie osiągniemy, nie mamy bowiem idealnego materiału izolacyjnego. Musimy więc poszukać odpowiedniego materiału na zbudowanie komory, w której zamieniać będziemy energię cieplną na mechaniczną. Materiał powinien mieć dużą wytrzymałość i sztywność (w warunkach normalnej pracy ciśnienie w cylindrze dochodzi do 80 atm.) oraz powinien mieć mały ciężar właściwy, aby silnik lotniczy był możliwie lekki.

Wiemy, że każdy metal podgrzany do wyższej temperatury jest mniej wytrzymały. Dlatego staramy się, aby poszczególne części silnika pracowały przy jak najniższej temperaturze. Części zaś narażone na wysokie temperatury będziemy się starali ochładzać.

Robić to możemy w dwojaki sposób.

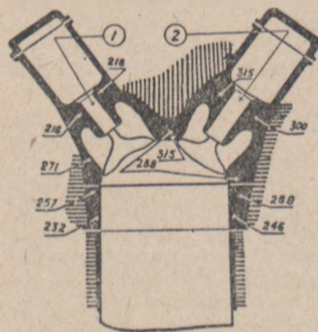
1. powietrzem.
2. cieczą.

CHŁODZENIE SILNIKA POWIETRZEM

Częściami narażonymi na wysokie temperatury są: głowica, tuleja i tłoki silnika.

Omówimy najpierw chłodzenie tulei i głowicy, ponieważ chłodzenie tłoka jest zagadnieniem specjalnym, związanym z chłodzeniem cieczą.

Zasada chłodzenia powietrzem wygląda następująco: powietrze opływając tuleję i głowicę styka się bezpośrednio z rozgrzanymi ściankami i nagrzewa się od nich, zabierając im część ciepła, przez co obniża ich temperaturę. Jasne jest, że im więcej powietrza zetknie się z gorącą powierzchnią, tym więcej ciepła zostanie pobrane od danego ciała i tym bardziej obniży się temperatura tego ciała. Zjawisko to zachodzi jednak wtedy tylko, gdy temperatura powietrza jest niższa od temperatury ciała chłodzonego. O to obawiać się nie potrzebujemy. Różnice temperatur części silnika i otoczenia, są (jak widać na rysunku) dość znaczne. Temperaturę otoczenia przyjmujemy średnio 15°C. (Rys. 1). Staramy się więc, by jak najwięcej powietrza zetknęło się ze ściankami głowicy i tulei. Osiągnąć to możemy dwiema drogami, albo zwiększając szybkość powietrza opływającego, albo zwiększając powierzchnię styku powietrza z obiektem chłodzonym, tzn. zwiększając powierzchnię obiektu.



Rys. 1. Przekrój tulei i głowicy cylindra, chłodzonego powietrzem. 1 — zawór wlotowy, 2 — zawór wylotowy. Cyfry z boku oznaczają temperaturę danej części cylindra w stopniach Celsjusza

Pierwszą metodę stosujemy w konstrukcjach silników lotniczych dość rzadko. Nie ma ona zastosowania przy silnikach małej mocy, gdy cały silnik możemy wystawić na działanie strug powietrza. Zwiększenie szybkości przepływającego powietrza stosuje się tylko przy silnikach dużej mocy, za których wystawienie w całości na działanie strug powietrza zapłacilibyśmy dużymi oporami. Silniki te okapotowuje się tzn. osłania się je pokrywą o opływowych kształtach, zostawiając osiowo umieszczony niedużych rozmiarów otwór, w którym znajduje się wentylator. Wentylator taki składa się z kilkudziesięciu łopatek i napędzany jest przez silnik. (rys 2).

Metoda druga — powiększenia powierzchni chłodzących, jest stosowana w każdym silniku, chłodzonym powietrzem. Robi się to w ten sposób, że na zasadniczym kształcie części pozostawia się szereg żeber, które znakomicie zwiększają powierzchnię chłodzoną elementu. Widzimy na rysunku Nr 1, że okolica głowicy koło zaworu wylotowego jest bogato użebrowana. Z drugiej strony wiemy, że wyprowadzane spaliny nagrzewają ją do temperatury powyżej 300°C. Cel więc bogatego użebrowania jest jasny; odprowadzić jak najwięcej ciepła. Nie każdy jednak przekrój żebra jednakowo dobrze odprowadza ciepło. Na rysunku pokazane mamy trzy rodzaje żeber. Najlepiej odprowadza ciepło żebro o kształcie oznaczonym literą (a), gorzej oznaczone literą (b), najgorzej oznaczone literą (c).

Jednak ze względu na łatwość wykonania żebra rodzaju (c) jest ono formą powszechnie stosowaną, rzadziej stosowany jest rodzaj żebra o przekroju trapezowym, więc (b), rodzaj (a) na skutek trudności przy jego wykonywaniu w ogóle nie jest stosowany. Chłodzenie powietrzem stosowane jest w silnikach gwiaździstych oraz w silnikach szeregowych małej mocy.

Silniki szeregowe dużej mocy, mniej więcej ponad 1 000 KM (koni mechanicznych) chłodzone są cieczą (zdarzają się jednak wypadki, że silniki szeregowe wyższej mocy są chłodzone powietrzem).

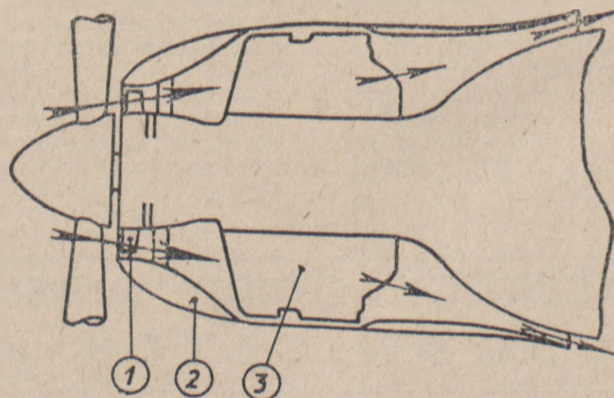
SILNIKI LOTNICZE CHŁODZONE CIECZĄ

Do chłodzenia silników lotniczych używamy dwa rodzaje cieczy: wodę i etylen glikol.

Własności wody znamy, wiemy również o tym, że 1 gram wody potrzebuje najwięcej ciepła ze wszystkich płynów, ażeby podnieść swoją temperaturę o 1°C, czyli posiada najwyższe ciepło właściwe.

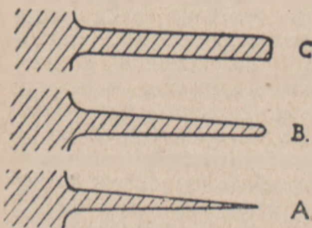
Etylen glikol ma ciepło właściwe 2 razy mniejsze od wody, stąd można wnioskować, że 2 razy prędzej pobierze i odda pewną ilość ciepła. Zwiększając szybkość krążenia 2 razy (w stosunku do szybkości wody) możemy odprowadzać tę samą ilość ciepła, mniejszą objętością. Dlatego chłodnice dla etylen glikolu są mniejsze, co z kolei wpływa na zmniejszenie oporu czołowego samolotu. Dość dużą zaletą etylen glikolu jest to, że może on być używany do pracy w wyższych

Rys. 2. Schemat chłodzenia powietrzem silnika dużej mocy. 1 — wentylator, 2 — okapotowanie, 3 — silnik (podwójna gwiazda)



temperaturach aniżeli woda, ponieważ posiada wyższą temperaturę wrzenia. Ma on jednak dwie wady dość poważne, mianowicie jest droższy od wody i ma mniejszą od niej lepkość, dlatego wymaga mocnego uszczelnienia przewodów.

Chłodzenie silnika cieczą posiada tę dobrą stronę, że temperatura głowicy i cylindra jest niższa, niż przy chłodzeniu powietrzem. Różnica tych temperatur dla chłodzenia powietrzem i dla chłodzenia wodą wynosi ca 100°C. Ma to rów-



Rys. 3. Rodzaje użebrowania w silniku chłodzonym powietrzem.

nież wpływ na inne części, które dłużej i lepiej pracują w niższych temperaturach. Chłodzenie cieczą nadaje się jednak tylko do silników dużej mocy, ponieważ ciężar instalacji chłodzenia cieczą dla małych silników byłby zbyt dużym obciążeniem w stosunku do korzyści płynących z obniżenia temperatur.

Aby chłodzić cieczą, musimy zbudować układ instalacji, który by pozwolił doprowadzić zimną ciecz, a odprowadzić i ochłodzić gorącą.

Przepływ cieczy może odbywać się w dwojaki sposób: a) samodzielnie, b) z pomocą pompy.

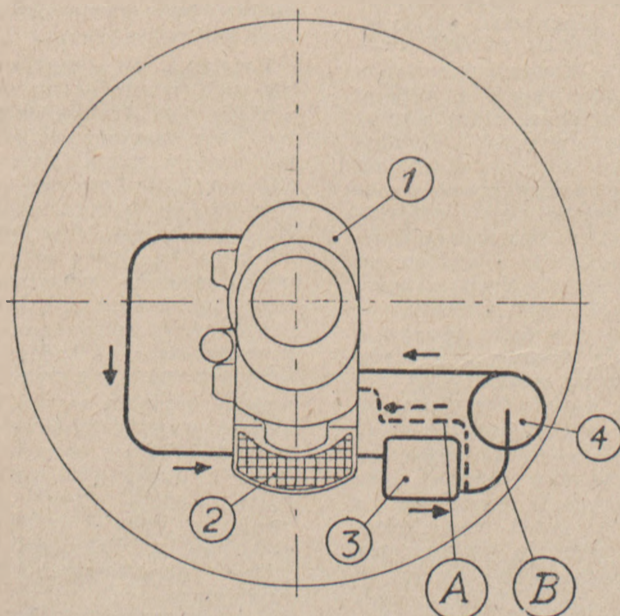
Samodzielny przepływ uzyskujemy dzięki różnicy ciężarów właściwych wody zimnej i ciepłej. Można by go porównać z centralnym ogrzewaniem, z tym, że cel podczas chłodzenia silnika jest odwrotny do celu centralnego ogrzewania. W pierwszym bowiem wypadku ciecz odprowadza nam ciepło, w drugim zaś doprowadza. Mechanizm poruszania się cieczy jest ten sam w obydwu przypadkach. System ten nosi nazwę systemu chłodzenia termo-syfonowego.

W drugim przypadku, chcąc zapewnić cieczy szybszy przepływ przetłacza się ją w przewodach pod ciśnieniem, przy pomocy pompy włączonej w obieg cieczy.

Chłodnica cieczy chłodzącej jest urządzeniem niezbędnym w instalacji. Najczęściej stosowany przekrój rurek przeprowadzających powietrze podany jest na rysunku, między rurkami znajduje się ciecz, którą chcemy chłodzić.

System chłodzenia oraz jakość użytych doń urządzeń i środków decyduje o trwałości silnika lotniczego, a co ważniejsze — stanowi o bezpieczeństwie pilota i często wielu pasażerów. Dlatego jest to dziedzina od wielu lat badana i posiada wspaniałe osiągnięcia, chociażby w chłodzeniu silników odrzutowych.

Rys. 4. Schemat chłodzenia silnika przy pomocy cieczy. 1 — silnik, 2 — chłodnica, 3 — zbiornik wody, 4 — pompa wodna. A — termosyfonowy system chłodzenia; B — system ciśnieniowy.



USPRAWNIAMY
GOSPODARKĘ FINANSOWĄ
KÓŁ LL

W każdym Kole jest przewodniczący Koła, sekretarz i skarbnik. Skarbnik — to kolega, który cieszy się zaufaniem członków Koła i zbiera co miesiąc składki członkowskie, zgodnie ze statutem Ligi Lotniczej.

Przewodniczący Koła kieruje całą pracą Koła, a skarbnik dysponuje pobranymi od kolegów pieniędzmi.

Obowiązujące uchwały Zarządu Głównego Ligi Lotniczej, które każdy z nas jako członek LL niewątpliwie zna, określają podział zebranych pieniędzy, a konkretnie o część, która pozostaje w Kole, część, którą trzeba przekazać do Oddziału oraz Okręgu i część, przeznaczoną dla Zarządu Głównego LL. Jak więc z tego widzimy, istnieje ścisłe powiązanie spraw kasowych Koła z Oddziałem, Okręgiem i dalej z Zarządem Głównym Ligi Lotniczej.

Czy każdy z wybranych skarbników przestrzega ściśle tych zadań?

Z jednej strony pytanie to może zadać i powinien każdy członek Koła, a z drugiej — Oddziały i Okręgi Ligi Lotniczej.

I tak na przykład, jeśli mnie jako skarbnikowi najbliżsi koledzy szkolni, warsztatowi, czy fabryczni powierzają swoje pieniądze, a więc pieniądze społeczne, to pierwszą moją czynnością winno być zaewidencjonowanie wszystkich członków Koła w następujący sposób, choćby w zwykłym poliniowanym brulionie, poświęcając dla każdego członka 1 kartę na cały rok:

pieczęć i numer Koła — **strona 1**

1. Nazwisko i imię członka Koła: Walesiuk Andrzej
2. Data urodzenia: 8.IX. 1937 r. — Warszawa
3. Zawód: uczeń 7 oddz. Szkoły Podstawowej Nr 85
4. Miejsce zamieszkania: Warszawa ul. Puławska Nr 12
5. Data przyjęcia do Koła: 1.III. 1951 r.
6. Data wydania legit. członka: 5.III. 1951 r.
7. Pobrano za legitymację opłatę: zł 0.60
8. Pokwitowanie odbioru legitymacji: Walesiuk Andrzej
9. Pobrano za znaczek, emaliowany, ażurowy: zł ....
10. Pokwitowanie odbioru znaczka:

SKŁADKI CZŁONKOWSKIE POBRANO ZA:

styczeń	luty	marzec	kwiecień	maj	czerwiec
—	—	30 gr	30 gr	30 gr	30 gr
lipiec	sierpień	wrzesień	październik	listopad	grudzień

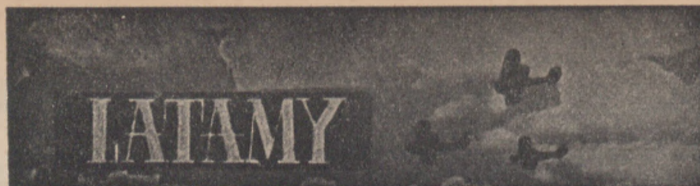
Widząc teraz, jakie są obowiązki skarbnika, dojdziemy do wniosku, że funkcja skarbnika jest bardzo odpowiedzialna, a jednocześnie bardzo zaszczytna. Będąc dokładnym i systematycznym skarbnikiem, możemy zawsze każdemu koledze odpowiedzieć, że nie zalega w składkach, a on przekona się z kolei, że skarbnik naprawdę umie poprowadzić pracę i w przyszłości na pewno będzie pożytecznym obywatelem Ludowej Polski.

Mając tego rodzaju ewidencję członków, których ambicją naszą jest pozyskiwać coraz więcej, możemy raz w miesiącu podsumować wpłaty. Na przykład w Kole jest 32 członków i każdy z nich wpłacił po 30 groszy. Możemy teraz powiedzieć, że zebraliśmy 9,60 zł, z czego dla Koła pozostaje np. 30% (tj. 2.88 zł), a resztę trzeba zanieść z asygnatą kasową do Oddziału i oddać za pokwitowaniem, względnie przekazać na właściwe konto *.

W jednym z następnych numerów SiM-u podamy dalszy ciąg dokładnie rozpracowanej gospodarki finansowej Koła.

EDWARD ŻEBROWSKI

* O tym, jaki % pieniędzy ze składek pozostaje w kole, decyduje Zarząd Okręgu.



PRZED KRAJOWYMI ZAWODAMI SZYBOWCOWYMI

Dwa lata temu, w czerwcu, szybowisko wyczynowe Żar było świadkiem pięknego sukcesu polskich pilotów szybowcowych. W Międzynarodowych Zawodach Szybowcowych Państw Demokracji Ludowej i ZSRR, w silnej konkurencji z pilotami czechosłowackimi, węgierskimi i bułgarskim, dwa pierwsze miejsca zajęli szybownicy polscy. Zawody przyniosły szereg wspaniałych wyników, w tym kilka rekordów krajowych i jeden międzynarodowy: Kempówny — w przelocie szybkościowym po trasie trójkątnej 100 km.

Rok ubiegły, chociaż minął bez zorganizowanych, jednorazowych zawodów krajowych, był właściwie jednym pasmem nieprzerwanych, całorocznych zawodów szybowcowych i to zarówno w konkurencji indywidualnej wyczynowców szybowcowych, jak i w konkurencji zespołowej, międzyklubowej. Rok ten przyniósł wyczyny i osiągi szybowcowe jakich polskie szybownictwo wyczynowe nie miało dotąd ani przed, ani po wojnie.

I oto rozpoczął się sezon szybowcowy roku 1951. Co nam przyniesie nowego w dziedzinie wyczynu? Trudno byłoby tutaj próbować konkretnej, w cyfry ujętej odpowiedzi na to pytanie. Możemy atoli z powodzeniem rozważyć sobie, co nam ten sezon przynieść powinien, biorąc za podstawę rozważań planowane na ten rok imprezy sportowe.

Nie będę w tej chwili mówił o jesiennych, falowych obozach wyczynowych, bo na to jest jeszcze czas, powiem natomiast parę słów o imprezie najbliższej jaka czeka szybowników — o **Krajowych Zawodach Szybowcowych**, organizowanych przez Zarząd Główny Ligi Lotniczej **w dniach od 3-go do 17-go czerwca br.**

W regulaminie Zawodów postawiony jest przez organizatora następujący cel: **sprawdzenie umiejętności szybowcowej kadry wyczynowej, nastawienie kierunku wyczynu szybowcowego na loty szybkościowe, po trasie trójkąta i na loty docelowo - powrotne, uzyskanie maksymalnych wyników w tych dziedzinach oraz wymiana doświadczeń szybowników całego kraju.**

Na marginesie tych ogólnych wytycznych dla zawodników trzeba przede wszystkim powiedzieć, że odbędą się one w Inowrocławiu. Po raz pierwszy po wojnie krajowe zawody szybowcowe przeprowadzone zostaną w terenie płaskim i to jest bardzo zasadniczy ich moment. O możliwościach jakie daje ten teren wiemy z pięknych zeszłorocznych wyników Aeroklubu Kujawskiego. Z Inowrocławia wykonana została największa proporcjonalnie ilość długich przelotów docelowych, a ze sprawozdań pilotów, którzy te przeloty wykonywali wiemy, że rejon Inowrocławia ma bardzo korzystne warunki termiczne.

Na tym tle interesująco przedstawiają się konkurencje, przewidziane regulaminem tegorocznych zawodów. Poza lotami wysokościowymi, które są konkurencją każdych zawodów szybowcowych, specjalny nacisk położony został w regulaminie na:

1. **szybkościowe przeloty docelowe na trasach 100 i 300 km;**
2. **przeloty docelowo-powrotne, kombinowane z osiągami przewyższeń;**
3. **szybkościowe przeloty po trasie trójkąta o obwodzie 100 km.**

Szczegółowe omówienie punktacji poszczególnych konkurencji przerasta zakres niniejszego artykułu. Chcę jednak zwrócić uwagę, że konkurencje szybkościowe mają punktację bardzo silną, która wartościuje wyczyny szybkościowe na zawodach na równi z wyczynami wysokościowymi czy odległościowymi. Przeważnie konkurencja ta traktowana jest na zawodach szybowcowych jako uboczna, za którą zawodnik otrzymuje pewną premię punktową, niższą od punktacji za wyczyn zasadniczy: przelot.

W tegorocznych zawodach **szybkość przelotu punktowana będzie jako konkurencja zasadnicza**, co stawia przed zawodnikami wysokie wymagania we wszystkich przelotach docelowych. Rzecz zrozumiała, że szybkość może być punktowana tylko przy osiągnięciu przez szybowiec punktu docelowego przelotu. Zawodnik więc, który punktu docelowego nie osiągnie, straci nie tylko odpowiednią ilość punktów za „niedolecianе" kilometry, ale straci też całą, wysoką punktację za szybkość przelotu.

Drugim ważnym momentem tegorocznych zawodów jest to, że po raz pierwszy wszyscy zawodnicy startować będą na jednakowym sprzęcie, mianowicie na szybowcach „Mucha" — ter. Da to możność całkowitego wyeliminowania przewagi jaką mają zawsze zawodnicy, startujący na sprzęcie wyższej klasy. Tym samym zawody będą lepszym sprawdzianem faktycznych kwalifikacji zawodników, a równocześnie jednolitość sprzętu spotęguje indywidualną dążność do współzawodniczenia, gdyż wszyscy uczestnicy zawodów będą mieli równe szanse.

Po tych kilku ogólnych uwagach możemy sobie już odpowiedzieć na postawione na wstępie pytanie, Zawody w Inowrocławiu powinny przynieść poprawienie krajowych rekordów w odległości przelotu docelowo-powrotnego, w szybkości przelotu po trasie trójkąta 100 km i poprawienie wyczynów homologowanych w szybkości przelotu docelowego 100 km. Nadto zawody powinny przynieść pewną ilość warunków przelotowych do Złotej Odznaki Szybowcowej, gdyż na starcie razem z zawodnikami doświadczonymi, którzy już niejedne zawody mają za sobą, staną też młodzi piloci szybowcowi, którzy po raz pierwszy mierzyć będą swoje siły w skali ogólnokrajowej.

Podstawą do oczekiwania tych wyników na zawodach jest dwutygodniowy obóz treningowy zorganizowany przez Zarząd Główny Ligi Lotniczej — również w Inowrocławiu. Obóz ten zaczął się w dniu 15 maja br. Biorą w nim udział wszyscy uczestnicy zawodów, którzy pod kierownictwem doświadczonego instruktora — Tadeusza Góry zapoznają się gruntownie z terenem zawodów, z jego warunkami termicznymi i którzy w czasie trwania obozu przechodzą pełną zaprawę, pozwalającą im w dniu 3 czerwca stanąć na starcie w całkowitym przygotowaniu zawodniczym.

TADEUSZ REJNIAK



MAŁE LOTNICTWO
PRZED WIELKIM EGZAMINEM

ZDZISŁAW GRYGLICKI

Zawody Oddziałowe Modeli Latających mają dwojakie zadanie: popularyzację modelarstwa na terenie powiatu oraz wyeliminowanie najlepszych modelarzy do Zawodów Okręgowych. Zawody Okręgowe mają na celu: 1. podsumować wyszkolenie modelarskie na terenie Okręgu, 2. spopularyzować działalność Ligi Lotniczej, 3. wyeliminować ekipy na Zawody Ogólnopolskie.

Zawody Okręgowe winny być organizowane w ten sposób, aby brały w nich udział zespoły z Oddziałów Ligi Lotniczej. Pozwoli to na uwidocznienie pracy jaką wykonują Zarządy Oddziałów na odcinku modelarstwa lotniczego. Zarządy Oddziałów muszą otoczyć istniejące na ich terenie modelarnie wszechstronną opieką i udzielić im pomocy, nie tylko moralnej, a szczególnie finansowej. Wiele z Oddziałów nie wie np. co konkretnie robić z funduszami, podczas gdy modelarnie na ich terenie mieszczą się w nieodpowiednich lokalach, a co najważniejsze — nie mają za co nabyć koniecznych materiałów.

Ambicją każdego Oddziału LL winno być, aby na Zawody Okręgowe wystawić reprezentację wyłonioną na Zawodach Powiatowych. Reprezentacja taka może się składać np. z 8-miu zawodników—3-ch w I grupie i 5-ciu w II grupie. Złym zespołem, źle świadczącym o pracy Okręgu i opiece jaką Okręg otacza odcinek modelarstwa lotniczego na swym terenie, będzie ten zespół, który nie zaprezentuje na zawodach wszystkich kategorii modeli.

* * *

Przeprowadzając eliminację na Zawodach Okręgowych do Zawodów Ogólnopolskich, Zarządy Okręgów winny skład reprezentacji okręgowej formować w ten sposób, aby udział w niej był wyróżnieniem dla przodujących modelarni oddziałowych. Już na Zawodach Okręgowych winno się wyraźnie zarysować przygotowanie techniczne i wyszkoleniowe poszczególnych Oddziałów LL.

Podstawą do przeprowadzenia Zawodów Okręgowych i regulaminem konkurencji — jest regulamin XVI OZML. Zarządy Okręgów powinny pamiętać, że termin Zawodów Okręgowych musi być ściśle przestrzegany. W okresie maja i czerwca młodzież jest uchwytna i można ją zgromadzić dla przeprowadzenia zawodów. Równocześnie wiąże się to z faktem, że **termin zgłoszeń na XVI OZML upływa z dniem 31 lipca br. Po tym terminie żadne zgłoszenia nie będą uwzględniane i nadsyłanie kart zawodników i ekip będzie bezcelowe.** Sprawne przeprowadzenie Zawodów Ogólnopolskich i odpowiednie sklasyfikowanie modelarzy leży w interesie Zarządów Okręgów LL.

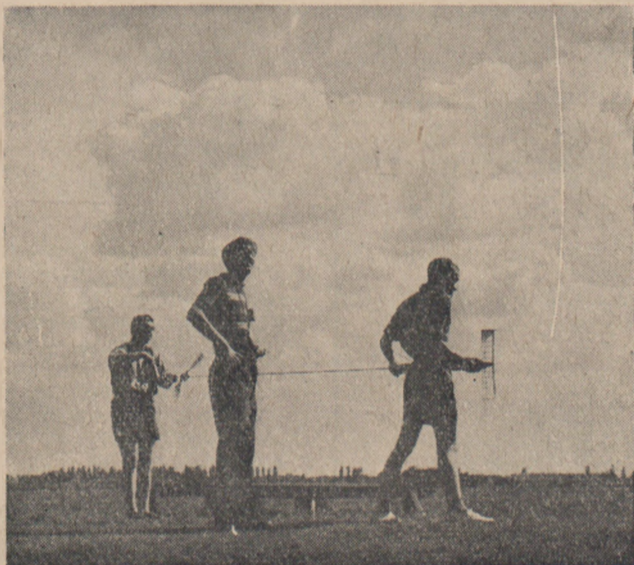
Tegoroczny regulamin Zawodów Ogólnopolskich jest bardzo surowy. Wymaga on od ekipy okręgowej bardzo sumiennego przygotowania pod względem technicznym i wyszkoleniowym. Regulamin Zawodów Ogólnopolskich nie zezwala na reperację modeli w II grupie modelarzy. Do takiego ułożenia zasad regulaminu zmusiły doświadczenia lat poprzednich. Modelarze II grupy — to przecież ludzie, którzy w większości wkrótce już będą pilotami i pracownikami lotnictwa. Ich przygotowanie teoretyczne i techniczne musi być tak wysokie, żeby gwarantowało celowość dalszego ich szkolenia. I właśnie sprawdzianem tej gwarancji jest przygotowanie zawodnika II grupy do zawodów. Musi on wykazać się sumienną pracą i dobrym przygotowaniem teoretycznym. Wtedy jego modele będą naprawdę latały i nie trzeba będzie po każdym locie sklejać połamanych skrzydeł i kadłubów. Zawodnik sam to rozumie i nie będzie kleił modeli w wagonie kolejowym — jadąc na Zawody Ogólnopolskie, a zażąda od swego Oddziału LL takich warunków pracy, aby mógł jak najstaranniej przygotować się do czekającego go egzaminu.



Foto: WAF

Zarządy Okręgów powinny również zwrócić baczną uwagę na przygotowanie dokumentacji ekipy. Na nic zdadzą się piękne rezultaty lotów, gdy dokumentacja ekipy dowiedzie bezplanowej i chaotycznej pracy na odcinku modelarstwa lotniczego. Sprawa właściwej dokumentacji i przygotowania kart zgłoszeń zawodników może również przynieść masę punktów karnych, w myśl § 41 regulaminu o OZML, a nawet spowodować niedopuszczenie ekipy do zawodów.

Wywalczenie pierszeństwa dla zespołu na XVI OZML będzie trudnym egzaminem dla Zarządów Okręgów. Egzamin ten pozwoli ocenić pracę Okręgów i opiekę Zarządu nad podstawowym wyszkoleniem lotniczym, jakim jest modelarstwo. Pozwoli on w szlachetnym współzawodnictwie pracy porównać wysiłek Okręgów, włożony we właściwe zorganizowanie swego modelarskiego odcinka.



TYGODNIOWA KRONIKA MAŁEGO LOTNICTWA

Jeszcze dobrze nie wyschła farba drukarska na numerze 17 (253) SiM-u, jeszcze nie wszyscy przeczytali „Kronikę", a już do redakcji przyszedł list z Olkusza. Proszę przypomnieć sobie, że w wymienionym numerze zamieściliśmy zobowiązania Henryka Grabowskiego z Olkusza. Otóż chodzi o te zobowiązania.

Zajrzyjmy więc do listu Zdzisława Szczepanka, kierownika modelarni w Olkuszu, gdzie czytamy: **„Zaczęło się od 1 minuty 50 sek., a już obecnie rekord Olkusza w kategorii modeli szybowców wynosi 1 godz. 30 minut. Rekordowego lotu dokonał model konstrukcji Henryka Grabowskiego"**. W dalszym ciągu listu dowiadujemy się, że model przeleciał odległość około 14 km.

Wynik bardzo dobry i trzeba powiedzieć, że może śmiało awansować na rekord wojewódzki chyba, że modelarze z województwa krakowskiego czują się na siłach „latać" dłużej. „Na marginesie rekordowego lotu trzeba dodać" — pisze nasz korespondent Z. Szczepanek — że model odnaleziono dzięki Polskiemu Radiu, dzięki radiofonizacji wsi i miasteczek. Długo trzebaby chodzić i pytać, a tak — zwróciliśmy się do kierownika radiowęzła w Olkuszu, stąd nadano komunikat specjalny i za parę godzin do radiowęzła zgłosiła się obywatelka Stanisława Bogusz ze wsi Cubrowice, zawiadamiając o wylądowaniu modelu.

Pierwsze zobowiązanie kol. Grabowskiego — wykonane. Oczekujemy dalszych, również przedterminowych.

Z naszej strony drobne pytanie: czy zostały spełnione wszystkie formalności, wymagane przy pobiciu rekordu? Czy modelarze olkuscy sporządzili wymagane dokumenty? Czekamy na odpowiedź.

Idąc w defiladzie pierwszomajowej oglądałem swoich kolegów modelarzy. Dopóki byłem w kolumnie, wydawało mi się wszystko w porządku, ale ja lubię czasami także popatrzeć z boku. Otóż z boku widać było, że zbyt mało było modelarzy. Mało. Przynajmniej w Warszawie.

Po skończonej defiladzie, gdy trochę zmęczony przyszedłem do domu, zagłębiłem się w wypoczynkowej lekturze. Akurat pod rękę nawinął mi się ostatni numer radzieckiego pisma „Zatjejnik", które przeznaczone jest dla organizacji pionierów. W numerze tym znalazłem ciekawy artykuł o organizowaniu obchodów i pochodów z udziałem małego lotnictwa. Wybitny organizator i modelarz P. Anochin podał tu praktyczne wskazówki, jak należy zademonstrować małe lotnictwo we wszelkiego rodzaju uroczystościach.

Jakże żałowałem po przeczytaniu tego artykułu, że wcześniej go nie widziałem. Mógłbym podać doskonałe wskazówki oparte na doświadczeniu naszych radzieckich kolegów. No, ale lepiej późno niż wcale. Z myślą o tej starej zasadzie, podaję poniżej najważniejsze uwagi Anochina, wierząc, że będą cennym materiałem dla organizatorów różnych imprez w dniu tegorocznego Święta Lotnictwa.

„Nie zawsze doceniają organizatorzy imprez małego lotnictwa — znaczenie najprostszych modeli kartonowych — pisze Anochin. Otóż „idealny" pochód modelarzy należy zorganizować w sposób następujący: pierwszy szereg to najmłodsi chłopcy i dziewczęta z modelami kartonowymi w rękach. Drugi szereg stanowią modelarze biegnący (tak, biegnący) z latawcami umocowanymi do około 10-metrowej długości nitek. Naturalnie latawce muszą być tak wyważone, aby leciały w równym szeregu. Za latawcami dopiero maszerują chłopcy i dziewczęta z modelami szkolnymi. Osobno idą szybowce, a osobno modele silnikowe. Następny szereg — to już wyczynowcy. Dobre wrażenie czyni, gdy silniki spalinowe modeli pracują na pełnym gazie w czasie przemarszu przed trybunami.

Tyle o defiladzie, która w zależności od ilości uczestników może przybrać różne formy. Osobnym zagadnieniem jest obsługa propagandowa wypuszczająca nad miastem balony (na ogrzane powietrze) z transparentami. Doskonale tę rolę spełniają również latawce różnej wielkości zakotwiczone w kilku punktach miasta i dźwigające transparenty z hasłami, względnie automatycznie wypuszczające ulotki, a nawet pisma (np. SiM). Jeszcze chyba żaden Okręg LL nie wpadł na pomysł, że z wysoko wzniesionego latawca o wiele taniej można rozrzucać ulotki, niż z samolotu, oszczędzając w ten sposób cenną benzynę.

Wróćmy jeszcze do modeli kartonowych. Otóż Anochin proponuje w dniu obchodu organizowanie masowych pokazów właśnie modeli kartonowych. W świetlicach, w halach fabrycznych, w salach gimnastycznych, ba nawet na podwórzach można demonstrować loty modeli kartonowych. Cóż lepiej zachęci naszych najmłodszych kolegów do lotnictwa, jak właśnie poglądowy pokaz modelarski, dokumentujący wyższość specjalnie opracowanych modeli — „gołębi" i „strzałek".

Już wkrótce rozpoczną się Okręgowe Zawody Modeli Latających. Wielka kampania eliminująca zawodników i modele w całym kraju do Ogólnopolskich — trwa.

Już dzisiaj trzeba się porządnie przygotować do zawodów, pamiętając o masowych pokazach dla publiczności. Ogólnie wiadomo, że same zawody dla widzów stykających się po raz pierwszy z małym lotnictwem nie stanowią atrakcji. No cóż, ktoś wypuścił model, długo nic się nie dzieje, i w końcu znowu lot. Pasjonuje to tylko zawodników, a widzowie pozostają obojętni. Należy więc z góry obmyśleć takie imprezy modelarskie, które widzów zainteresują i przyciągną do lotnictwa.

Oprócz wymienionych możliwości warto zorganizować kilka pogadanek, objaśniających budowę i loty modeli. Doskonałe wrażenie wywołują loty modeli na uwięzi oraz przenośne wystawy modeli — makiet czy redukcyjnych.

Przy opracowywaniu programu pokazów trzeba również pamiętać, że te kilka uwag nie stanowią gotowej recepty, a podano je celem rozwinięcia tematu, któremu na imię popularyzacja lotnictwa, zarówno w gronie kolegów, jak i na stronicach SiM-u.

Obserwator

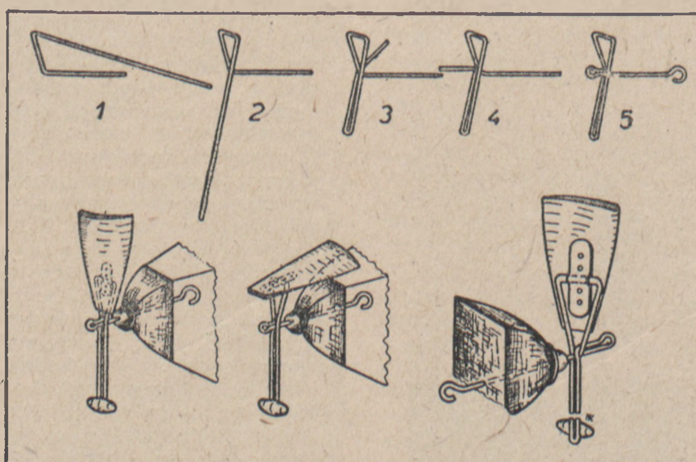
KĄCIK WYMIANY DOŚWIADCZEŃ

Dla zwolenników śmigieł jednopłatowych podajemy za czasopismem „Letecky Modelar" praktyczny sposób wykonania haczyka, przeciwwagi i ośki śmigła z jednego kawałka drutu.

Z drutu stalowego 1,5 — 2 mm średnicy należy wygiąć oskę wzorując się na kolejności wykonania oznaczonej cyframi 1, 2, 3, 4, 5. Celem zamocowania śmigła do ośki przytwierdza się pasek blaszki aluminiowej obejmującej drut, jak pokazano na rysunkach dolnych.

Zwracać przy tym należy uwagę, aby pasek nie był zbyt wąski, bo wówczas łopatka śmigła nie będzie odpowiednio sztywno połączona z drutem i w czasie pracy śmigło będzie pracować nieregularnie. Podczas wykonania całego mechanizmu występuje tylko jedno łączenie przy pomocy lutowania, a mianowicie zamocowanie ciężarka.

L. M.



BIBLIOTEKA MAŁEGO LOTNICTWA

„Budowa modeli latających" (Mikromodele) — W. Skobielcyn, tłumaczył z rosyjskiego Paweł Elsztein, rok 1951, stron 27, rysunków 15, nakład 5 000 egz. Wydawnictwo Ligi Lotniczej, cena 1,75 zł.

Przed rozpoczęciem akcji wydawniczej podręczników modelarskich zastanawiano się co będzie lepsze, czy gruba książka raz na rok traktująca o wszystkim, czy też mała książeczka omawiająca jedną specjalność małego lotnictwa. Wybór padł na to ostatnie. W pierwszym kwartale otrzymaliśmy „Oblatywanie modeli", a w drugim „Mikromodele". Jeżeli zostanie zachowany porządek „kwartalny", należy się spodziewać w roku bieżącym jeszcze dwóch pozycji w biblioteczce modelarza.

Budowa ultralekkich modeli, noszących nazwę mikromodeli lub modeli pokojowych, jest u nas nową dziedziną. Przecież pierwsze, jakże skromne zawody odbyły się w końcu 1950 roku w Poznaniu. Dlatego dobrze się stało, że udostępniono naszym młodym lotnikom podręcznik napisany przez doświadczonego modelarza radzieckiego.

Treść książeczki składa się z dwóch rozdziałów omawiających wyczerpująco budowę modelu belkowego i kadłubowego.

Prostota budowy bez wyszukanych i specjalnych materiałów, nieograniczone możliwości zastosowania tego typu modeli, chociażby na wykładach popularyzujących lotnictwo sprawiają, że przed małym lotnictwem otwierają się nowe możliwości dotąd nie wykorzystane.

Jak trudno wyobrazić sobie modelarnię bez prasy, bez SiM-u tak trudno pomyśleć, że gdzieś mogłoby zabraknąć tej podręcznej broszury. **W. W.**

BEZOGONOWIEC WĘGIERSKI

Nasi koledzy z Węgierskiej Republiki Demokratycznej słyną na całym świecie z doskonałych konstrukcji bezogonowców różnych kategorii. Należy zaznaczyć, że 95% rekordów międzynarodowych w tej trudnej konkurencji należy do zawodników węgierskich. W poprzednich numerach podawaliśmy planik gumówki, a obecnie zamieszczamy szkic szybowca bezogonowego.

Wiadomo z doświadczenia, że często kroć niewielki szkic, jakiś bardzo drobny szczegół konstrukcyjny mogą spowodować dalsze rozwinięcie przewodniej myśli. W tym właśnie celu podajemy niniejszy szkic, zaznajamiający z proporcjami i układem bezogonowca. **B. B.**

CO BUDUJĄ MODELARZE?

Modelarze z Chrzanowa są dobrze znani ze wszystkich zawodów i imprez małego lotnictwa. Modele ich latają dobrze i są bardzo starannie wykonane. Z dumą nazwali swoją modelarnię „Ośrodek Wyczynowy Chrzanów - Stella". Wierzymy, że ośrodek ten zasłuży sobie w pełni na miano wyczynowego, przynosząc w roku bieżącym rekordy krajowe.

Powyżej reprodukujemy model silnikowy konstrukcji Stanisława Trębacza z Chrzanowa. Dane techniczne oprócz widocznych na rysunku: całkowita powierzchnia nośna — 37,5 dcm², ciężar całkowity — 550 g, obciążenie jednostkowe — 14 g/dcm², powierzchnia maksymalnego przekroju kadłuba 47 cm². Silnik krajowy seryjnej produkcji SiM-2b.

Należy zaznaczyć, że dzięki odpowiedniemu rozłożeniu powierzchni bocznej kadłuba oraz charakterystycznemu, odpowiednio niskiemu wzniosowi skrzydeł, model ten odznacza się dobrą statecznością spiralną, tak ważną w modelach silnikowych. W prędkości wznoszenia niewiele ustępuje popularnym i modnym parasolom. **B. B.**

KORESPONDENCI SIMU donoszą

W związku z notatką zamieszczoną w 6 numerze SiM-u z br. „Dlaczego w Radomiu nie ma modelarni" pragnę zakomunikować, że w Radomiu istnieje modelarnia Ligi Lotniczej przy Państwowych Szkołach Przemysłowych. Odczuwa się natomiast brak modelarni powiatowej, z której mogłaby korzystać młodzież całego miasta. Prawie dwuletnie starania w Miejskiej Radzie Narodowej o przydział lokalu, nie odniosły jak dotąd żadnego skutku.

RYSZARD CZWARTOSZ
Radom

Uważamy, że odpowiednie czynniki winny przyjść z pomocą młodym modelarzom i udzielić im daleko idącego poparcia przy zorganizowaniu powiatowej modelarni.

* * *

W Gdyni od dwóch lat istnieje modelarnia lotnicza Nr 202. Uczęszcza do niej młodzież robotnicza z miasta. Praca w modelarni idzie dobrze. Chłopcy budują modele własnej konstrukcji oraz według planów przewidzianych w programie.

Praca w modelarni wstąpiła ostatnio na nowe tory — zorganizowano współzawodnictwo indywidualne między modelarzami o miano najlepszego. Obecnie modelarze pilnie przygotowują się do sezonu, a szczególnie do okręgowych zawodów modelarskich.

W najbliższym czasie zostanie zorganizowana wystawa modelarska w Gdyni, na której będziemy mogli wykazać się dorobkiem swojej pracy. W dowód uznania dla naszej modelarni Zarząd Okręgu LL przydzielił nam jeden silniczek. Niestety nie możemy z niego korzystać, ponieważ nie wiemy gdzie dostać paliwa, a w OSMM nie ma odpowiedniej ilości eteru.

LUDWIK BARANOWICZ
Gdynia

Naszym zdaniem OSMM winna się zaopatrzyć w eter za pośrednictwem CSMM-u w Warszawie. Upominajcie się koledzy!

* * *

Jednym z głównych zadań jakie wytyczył sobie Wrocławski Okręg LL na rok bieżący, jest nawiązanie żywych kontaktów z wsią. W związku z tym ochotnicze ekipy instruktorów Ligi będą wyjeżdżać do PGR-ów, popularyzując lotnictwo wśród ludności wiejskiej.

Inicjatywa ZO LL we Wrocławiu jest godna uznania i niewątpliwie przyczyni się do ściślejszego zbliżenia mas chłopskich do lotnictwa.

„JOT"
Wrocław

„Silne lotnictwo — to silna Polska Ludowa" — pod tym hasłem pracownicy Państwowego Przedsiębiorstwa Budowlanego w Szczawnie - Zdroju założyli Koło Ligi Lotniczej.

Od założenia Koła upłynęło dopiero kilka tygodni, a Koło ściśle współpracując z Podstawową Organizacją Partyjną, ZMP i Radą Zakładową, może poszczycić się poważnymi osiągnięciami.

Koło liczy 58 członków, prenumeruje prasę lotniczą, przeprowadza szkolenie ogólnolotnicze. W najbliższym czasie członkowie Koła zamierzają przystąpić do budowy wieży spadochronowej.

RYSZARD GŁUBIENIEC
Szczawno-Zdrój

Modelarze z Płocka, członkowie modelarni przy szkole przemysłowej. W środku kol. Wysibirski, kierownik modelarni



W NASZYM KOLE...

Na odprawie przewodniczących kół LL z terenu Częstochowy poruszona została sprawa zorganizowania kół korespondentów, które podawałyby wiadomości do pracy lotniczej z naszego terenu.

Pracę rozpoczęliśmy we wrześniu 1950 r. Koło nasze było wtedy jeszcze bardzo słabe, liczyło zaledwie 20 członków. Przede wszystkim staraliśmy się propagować lotnictwo na terenie naszej szkoły. Zorganizowaliśmy 11 zebrań, na których wygłaszane były odpowiednie referaty. Tłumaczyliśmy kolegom, jak można zostać pilotem, opowiadaliśmy o życiu na szybowisku i badaniach w „Cebuli", przytaczaliśmy przykłady bohaterskich lotników radzieckich i polskich. Następnie zorganizowaliśmy „akcję 3", która polegała na zwerbowaniu przez każdego członka trzech kolegów do koła. Przeprowadziliśmy werbunek na szkolenie szybowcowe i silnikowe, w wyniku którego pozyskaliśmy 19 kandydatów na szybowce i trzech na pilotaż silnikowy. Do dalszej naszej pracy należało zorganizowanie akademii lotniczej.

Wzięliśmy pod opiekę i prowadzimy koło LL przy szkole podstawowej nr 20. Wykonaliśmy dwie gazetki ścienne, które rozwieszone na widocznym miejscu w szkole, wszyscy mogą czytać i oglądać.

Czterech z nas skończyło w sierpniu 50 r. praktyczny kurs szybowcowy II stopnia, a obecnie przeprowadzamy TKS dla naszych kolegów — przyszłych pilotów. Wykładowcami na kursie jesteśmy sami.

Do modelarni oddziałowej uczęszcza 4 najmłodszych kolegów.

W wyniku powyższych prac, liczba członków powiększyła się z 20 na 170 osób, koło nasze zostało kilkakrotnie wyróżnione w Oddziale LL.

Do naszych największych trudności należy organizowanie zebrań, gdyż większość kolegów dojeżdża z okolicznych wiosek. Program szkolny jest obszerny, dużo jest lekcji i zebrań innych organizacji, brak lokalu na zebrania i świetlicy, w której spokojnie moglibyśmy przeprowadzać TKS.

Mimo pewnych trudności w dalszym ciągu będziemy ożywiać działalność naszego koła. **H. Ignasiak**
Częstochowa



Kol. JAN RYBARCZYK ze Szprotawy — nie ma palca u lewej ręki i pyta czy mógłby zostać pilotem. Niestety, Kolego, nie będziecie mogli zostać przyjęci na szkolenie szybowcowe, ale nie należy się zniechęcać, możecie przecież pracować w ulubionym przez Was lotnictwie niekoniecznie jako pilot.

Kol. kol. **REMIGIUSZ NOWAK z Łowicza i TERESA SOŁTYS z Wałcza** pragną zostać członkami Ligi Lotniczej, lecz w szkołach, do których uczęszczają nie ma Kół LL. Pytają co robić? Proste: założyć Koło LL samemu!

Chcąc założyć Koło należy przeprowadzić akcję propagandową wśród koleżanek, wygłosić kilka zajmujących pogadanek o lotnictwie i Lidze Lotniczej, poprosić o pomoc koło szkolne ZMP. Kiedy zgłosi się przynajmniej 20 chętnych należy zorganizować pierwsze zebranie i zapoznać przyszłych członków z zadaniami Ligi Lotniczej. O założeniu Koła LL trzeba zawiadomić Zarząd Oddziału Ligi Lotniczej, skąd otrzymacie potrzebne Wam materiały do pracy w Lidze. Zakładając Koło LL należy zawiadomić o tym Dyrekcję Szkoły i poprosić ją o pomoc. Materiały szkoleniowe i wskazówki znajdziecie w SiM-ie. Życzymy powodzenia.

Kolega kryjący się pod pseudonimem **„Jak-9"** pragnie zostać pilotem, lecz ma dopiero 14 lat. Jest uczniem Technikum Geodezyjnego. Musicie Kolego poczekać jeszcze dwa lata, żeby móc rozpocząć szkolenie na szybowisku. Teraz zapiszcie się do modelarni, gdzie będziecie mogli uzyskać odpowiednie przygotowanie do przyszłego szkolenia szybowcowego.

Pytacie: „Jak zostać spadochroniarzem?" — Po uzyskaniu II stopnia wyszkolenia szybowcowego będąc już członkiem aeroklubu, będziecie mogli szkolić się w spadochroniarstwie. Możecie także rozpocząć szkolenie od skoków z wieży spadochronowej.

Kol. **JAN C.** uczeń Państwowego Liceum Mechaniczno-Lotniczego w Warszawie nadesłał korespon-

dencję o pracy Koła LL na terenie szkoły. Z powodu nie podania nazwiska, korespondencji nie zamieścimy. Prosimy o niezwłoczne skomunikowanie się z naszą redakcją, dział korespondentów. Poniżej podajemy Wam spis książek w języku rosyjskim, o które pytacie: Samolot — Russkoje Izobrietienie (Iwan Szypiłow); Aerodynamika skorostnogo samolota (B. T. Goroszczenko); Izmierenia wozdusznych potokow (S. G. Popow); Problema polota pri pomoszczi rakietnych apparatow (F. A. Cander) — w języku czeskim: Aerodynamika Vysokych Rychlosti (Josef Hosek).

Kol. **ANDRZEJ BOBER z Jawora** zapytuje nas o ostateczny termin nadsyłania odpowiedzi na „Jubileuszowy Konkurs SiM u". „Słyszałem, że termin ma być przedłużony" — pisze. Termin nadsyłania odpowiedzi konkursowych upłynął 30 kwietnia br.

Kol. **ALFRED BAROŃCZYK z Suchej.** Liceum Mechaniczno - Lotnicze w Bielsku istnieje i śmiało możecie napisać list do Dy-



rekcji tego liceum o informacje. Wydziały Lotnicze Szkół Wyższych znajdują się przy Politechnice Wrocławskiej i Wyższej Szkole Inżynierskiej Wawelberga w Warszawie. Za lotnicze pozdrowienia dziękujemy.

Kol. **JANUSZ PEPLAK z Sopot.** Kolego, szkoły modelarskiej i szybowcowej o jakie pytacie nie ma i niestety nic Wam pomóc w przyjęciu do nich nie możemy. Całkiem niesłusznie krytykujecie Dom Dziecka. Na szkoleniu szybowcowe musicie jeszcze czekać dwa lata. Naszym zdaniem winniście uczyć się w Domu Dziecka; zapiszcie się do modelarni, gdzie będziecie mogli budować upragnione modele.



LEKARZ LOTNICZY ODPOWIADA

Kol. **CZESŁAW P. z Istebnej** ma zmiany w płucach (leczy się w sanatorium) i zapytuje, czy po wyleczeniu mógłby zostać pilotem szybowcowym.

Odpowiadamy, że osoby ze zmianami gruźliczymi w płucach nie mogą szkolić się w pilotażu szybowcowym. (B)

Kol. **JERZY B. z Rawicza** zauważył, że ma lekką przepuklinę. Zapytuje, czy nie stanie mu to na przeszkodzie przy wstąpieniu do Oficerskiej Szkoły Wojsk Lotniczych.

Jeśli macie przepuklinę, co powinien stwierdzić chirurg — trzeba poddać się operacji, najlepiej w czasie przerwy letniej w nauce. Kandydat z przepukliną nie może być przyjęty do lotnictwa. Jednocześnie zawiadamiamy Was jednak, że po operacji — będziecie zdolni do latania. (O)

Kol. **JAN MRÓZ ze Środy** — wymagany wzrost dla pilota wynosi co namniej 160 cm. W szybownictwie jednak można już latać ze wzrostem 156 cm. Mając lat 13 macie teraz 135 cm wzrostu. Bądźcie cierpliwi, uprawiajcie sporty, a wzrost Wasz może się jeszcze podwyższyć. Często w Waszym wieku (13 — 14 lat) młodzi chłopcy zaczynają szybko rosnąć, nabierając nawet po 10 cm w ciągu jednego roku. (O)

Kol. **KAZIMIERZ PRZEWALSKI z Warszawy** obawia się, czy będzie mógł latać na szybowcach, nie posiadając pełnej ostrości wzroku. Prosi o informacje w tym względzie. Kolego, odpowiedź jest dla Was trochę przykra, lecz dotyczy również wielu innych osób. Otóż w tym roku kandydaci nie posiadający pełnej ostrości wzroku (5/5 lub 5/6) nie będą przyjmowani na szkolenie szybowcowe. (P)

Kol. **WIESŁAW HAPEK z Trzebini** przechodził w 1941 roku zapalenie lewego płuca. Zapytuje, czy nie przeszkodzi mu to w przyjęciu do szkoły lotniczej. Komunikujemy Wam, że o ile po zapaleniu lewego płuca nie pozostały żadne następstwa ograniczające sprawność serca, płuc i opłucnej — możecie być przyjęci na szkolenie lotnicze. (B)

Kol. **PIOTR BUSŁOWICZ z Augustowa** słyszał, że lotnik musi mieć wagę 86 kg i w związku z tym martwi się, czy będzie przyjęty do lotnictwa wojskowego (sam waży mniej). Kolego, sama wysokość wagi ciała kandydata do lotnictwa nie ma znaczenia. Znaczenie ma dopiero niewłaściwy stosunek wagi do wzrostu, powodujący słabą budowę ciała, przy np. bardzo złym stanie uzębienia nie rokującym możliwości prawidłowego odżywiania się. Twierdzenie, że lotnik musi mieć 86 kg wagi — jest z gruntu błędne i fałszywe. (O)

Koledze **Z. T. z Zielonej Góry** lekarz szkolny zwrócił uwagę, że ma lewe jądro umieszczone nieco wyżej niż normalnie. Ponieważ kol. Z. niedługo będzie badany w CIBLL, prosi nas o wyjaśnienie czy defekt ten może mieć wpływ na zakwalifikowanie go do latania.

Odpowiadamy: niezupełnie opuszczone jądro, o ile znajduje się na wysokości kości spojenia łonowego — stanowi przeszkodę w przyjęciu na szkolenie. Nieprawidłowość ta może być jednak usunięta operacyjnie i wtedy nic nie stanie na przeszkodzie w lataniu. Musicie być zbadani przez chirurga. (O)

Kol. **ZYGMUNT M. z Jarosławia** — Zniekształcenie klatki piersiowej w sensie zapadnięcia się jej ściany przedniej (w obrębie mostka) nie stanowi przeszkody w przyjęciu na szkolenie lotnicze, o ile stopień zniekształcenia nie upośledza czynności narządów klatki piersiowej (serce, płuca). (O)

Kol. **EDWARD KRACZKOWSKI z Czyżyn** pisze, że ma zwapnienia w płucach i zapytuje, czy można zwapnienia te usunąć?

Kolego, od kandydatów do szkolenia lotniczego wymaga się stuprocentowego zdrowia w zakresie płuc i serca. Zwapnień w płucach, które są odczynem obronnym organizmu skierowanym przeciwko rozwijaniu się gruźlicy płuc, nie wolno usuwać i nigdy takich zabiegów nie stosuje się w lecznictwie. Zwapnienie takie usuwa prątek gruźlicy przy postępującej gruźlicy płuc. (B)

Kol. **MIECZYSŁAW KUMALA z Krakowa** zasłyszał, że na samolotach myśliwskich mogą latać tylko piloci niskiego wzrostu. Mając 178 cm wzrostu, kol. Mieczysław zapytuje, czy nie będzie za wysoki na pilota myśliwskiego?

Nie martwcie się. Wasz wzrost nie będzie przeszkodą w przyjęciu do lotnictwa. Zasadniczo zbyt mały wzrost — dyskwalifikuje. Pilot musi mieć przynajmniej 160 cm wzrostu, a obserwator może być nawet niższy. (O)

Kol. **„JOTERKOWI" z Gdańska-Wrzeszcza** i kol. **EDWARDOWI CHOŁUJOWI z Pionek** radzimy zwrócić się do lekarza. Tylko lekarz może stwierdzić, czy rzeczywiście macie powiększone serce i w jakim stopniu. Samo powiększenie serca nie musi stanowić o jego chorobie. Dopiero orzeczenie lekarza, że serce powiększone jest sercem chorym — wyjaśni Wam, czy macie robić dalej starania o przyjęcie na szkolenie szybowcowe. (B)

Koledze **B. S. z Kielc** wyjaśniamy, że powiększenie gruczołu tarczowego znaczniejszego stopnia, nawet bez objawów chorobowych nad — lub niedoczynności gruczołu — dyskwalifikuje kandydatów do szkolenia w pilotażu silnikowym. (B)

Uwaga, kol. **„ZŁAMANE SKRZYDŁO"!** Odpowiadamy Wam, że tylko serce zupełnie zdrowe nie będzie przeszkodą w szkoleniu lotniczym. Radzimy Wam raczej poniechać starań o przyjęcie na szkolenie jeśli macie słabe serce. (B)

Kol. BOGUSŁAW H. z Rzeszowa pisze, że często nawiedzają go słabości, które zdarzają się od 1 do 3 razy w miesiącu. Czy można z tym ubiegać się o przyjęcie do OSWL?

„Słabości", które Was nawiedzają, stanowią zasadniczą przeszkodę w przyjęciu na szkolenie. Choroba ta, nawet rzadko występująca i w niedużym nasileniu — nie pozwoli Wam niestety nigdy zostać lotnikiem. Skierujcie swoje zainteresowania na inne pożyteczne i piękne zawody. (B)

Kol. **JAN SZTUCHLIK z Włostowej** zapytuje, czy może zgłosić się na szkolenie lotnicze, mając usunięte dwa zęby trzonowe. Odpowiadamy, że utrata dwóch zębów trzonowych przy utrzymaniu możności żucia nie jest powodem dyskwalifikacji do szkolenia lotniczego. Możecie się zatem nie martwić. (B)

Kol. **JERZY RUDZIŃSKI z Lęborka** obawia się, że na badaniach lotniczo-lekarskich zostanie odrzucony z powodu krótkowidztwa. Kolego, obawy Wasze są uzasadnione: obecne przepisy wymagają od kandydatów do szybownictwa pełnej ostrości wzroku i szkła są niedopuszczalne. Kandydaci muszą odpowiadać warunkom, stawianym kandydatom do lotnictwa silnikowego. (P)

ODPOWIEDZI ADMINISTRACJI

STĘPIEŃ ANDRZEJ z Sandomierza, **OLSZEWSKI L.** z Gryfowa Śląskiego, **POKLEWSKI JÓZEF** z Giżycka, **LASOŃ JANUARY** z Radomska, **SZEMIK EUGENIUSZ** z Żywca, **SUTKOWY STANISŁAW** z Mościc, **CHMIELAŃ ROMAN** z Bydgoszczy, **PALCZEWSKI KAZIMIERZ** z Radomia, **LEWANDOWSKI JAN** z Torunia, **HILDEBRANDT JANUSZ** z Katowic-Dębu, **GUZY FRANCISZEK** z Radzionkowa, **RUPIK JAN** z Chwałowic, **OLEŚ EUGENIUSZ** z Wąbrzeźna, woj. bydgoskie, **KRZESZOWIAK ANDRZEJ** z Bielska-Białej, **JURCZYK RYSZARD** z Mirska D.-Śl., **BILY STANISŁAW** i **KUCHARSKI JANUSZ** z Krakowa, **WIEŃSKI B.** z Łodzi, **MARCZAK JERZY** z Wrocławia, **ŚWIECICKI KAZIMIERZ** z Bielska, **MUSIAŁOWICZ EDMUND** z Wejherowa, **TOMCZAK STEFAN** z Bydgoszczy, **KROWICKI STANISŁAW** z Prudnik, **MALICKI JEREMI** z Wrocławia, **RACZKOWSKI HENRYK** — Skarszewy, pow. Grudziądz, **GORCZYCA STANISŁAW** z Mielca, **MARCINKIEWICZ ANDRZEJ** z Jaworzna, **MULLER JERZY** z Rzeszowa — ażeby otrzymać zamówione przez Was poszczególne numery SiM-u, „SP" i roczniki, musicie przesłać należność przekazem pocztowym na niżej podane konto P. K. O., ponieważ za zaliczeniem pocztowym czasopism nie wysyłamy. Roczników „Letectví" nie posiadamy. Ceny roczników podajemy niżej.

A oto numer konta: PKO I-19795/113 Zarząd Główny Ligi Lotniczej — Redakcja Czasopism Lotniczych.

tygodnik „Skrzydła i Motor"

rok 1950 — od nr. 1 do 22 po 0,45 zł następne po 0,60 zł	=	27,90 zł
rok 1949 — od nr. 1 do 52 po 0,45 zł	=	23,40 zł
rok 1948 — od nr. 1 do 52 po 0,45 zł	=	23,40 zł
rok 1947 — od nr. 1 do 52 po 0,30 zł	=	15,60 zł
rok 1946 — od nr. 1 do 11 po 0,15 zł, następne po 0,30 zł	=	6,75 zł

miesięcznik „Skrzydlata Polska"

rok 1950 — 12 numerów po 0.90 zł	=	10,80 zł
rok 1949 — 12 numerów po 0,75 zł	=	9,00 zł
rok 1948 — 12 numerów po 0.75 zł	=	9,00 zł
rok 1947 od nr. 1 do 11 po 0,60 zł, numer 12-ty 0,75 zł	=	7,35 zł
rok 1946 od nr. 1 do 4 po 0,30 zł, numery 5, 6, 7, 8 i 9 po 0,45 zł, numery 10, 11 i 12 po 0,60 zł	=	5,25 zł

PRZEZ LOTNICZE OKULARY

MÓWIMY PO POLSKU

źle	dobrze
looping (luping)	pętla
drzewo sosnowe	drewno sosnowe (jako materiał budowlany)
kompas	busola (lepiej)
radiosterowanie	sterowanie falami radiowymi
kapotaż	słowo obce, nie mające do tej pory w naszym języku odpowiednika. Kto się podejmuje znaleźć polskie określenie?
awionetka	samolot (dawne określenie lekkiego samolotu sportowego)
awiacja	lotnictwo
awiotechnika	technika lotnicza
aeroport	port lotniczy
kompensacja sterów	wyważanie sterów
bak	zbiornik



„Człowiek i pogoda" — mgr Władysław Parczewski, Mała Biblioteczka Towarzystwa Wiedzy Powszechnej, Wydawnictwo „Czytelnik", rok 1950, str. 44, nakład 20 200 egzemplarzy, cena 90 groszy.

Nasz skromny dział: „Co czytać"? stara się, jak najczęściej i najskrupulatniej odnotowywać nowe wydawnictwa ze wszystkich dziedzin lotnictwa. Niestety prowadząc ten dział od roku 1951 opuszczono bardzo cenne wydawnictwo TWP pod tytułem „Człowiek i pogoda". Naprawiając zaniedbanie podajemy je dzisiaj po pięciu miesiącach od daty wydania.

O czym mówi ta niewielka broszurka kieszonkowego formatu? Mówi o tym, co się dzieje w otaczającym nas powietrzu, zwanym w nauce atmosferą oraz jak pracownicy działu pogody zwani meteorologami stwierdzili, że chmury mgły, ulewne deszcze, burze i tym podobne zjawiska atmosferyczne powstają w wyniku ściśle określonych praw fizycznych, a nie wskutek złego czy dobrego humoru bożków, wpływu sił nadprzyrodzonych, niezależnych od człowieka, układów gwiazd i innych tego rodzaju zabobonów. W krótkim, ale treściwym i popularnie ujętym wykładzie znajdujemy elementarne wiadomości o Pogodzie i Człowieku, który już bliski jest regulowania „kaprysów natury" dla swoich potrzeb, jak to ma miejsce w ZSRR, gdzie uczeni badają możliwości zastosowania energii jądrowej dla dokonania zmiany klimatu w miejscowościach zagrożonych napływami mroźnego powietrza około biegunowego. Rzucając na przykład bomby atomowe na lody północy uzyskanoby olbrzymi obszar niskiego ciśnienia — pisze Parczewski. Ów olbrzymi niż zacząłby bardzo silnie wysysać powietrze pędzące na południe, które musiałoby zawrócić z drogi. W ten sposób można by uchronić sady w południowej części kraju od szkodliwych chłodów wiosennych. Jeżeli mówi się często o elementach jakiejś dziedziny wiedzy, to broszurę „Człowiek i pogoda" można śmiało nazwać elementarzem młodego lotnika w dziedzinie meteorologii.

W związku z Dniami Oświaty Książki i Prasy należałoby życzyć wszystkim biblioteczkom lotniczym, a także wszystkim młodym i starym lotnikom, aby jak najszybciej zaopatrzyli się w to pożyteczne wydawnictwo.

(p. e.)



...27 sierpnia 1913 roku rosyjski pilot i konstruktor samolotów Piotr Niestierow wykonał po raz pierwszy pętlę. Powyższe zdjęcie historyczne przedstawia Niestierowa i jego samolot do akrobacji powietrznej.

CZY WIECIE ŻE...

...W latach 1911 — 1912 Mikołaj Żukowski na słynnych swoich wykładach w Moskiewskim Technikum przeprowadzał po raz pierwszy aerodynamiczne obliczenie płatowca, który do dziś dnia stosuje się w praktyce konstruktorskiej.

* * *

...Słynny konstruktor lotniczy A. N. Tupolew zbudował w roku 1938 sanie napędzane silnikiem lotniczym wyposażonym w śmigło. Sanie Tupolewa osiągały prędkość 140 km/godz. W czasie minionej wojny sanie tego typu odegrały dużą rolę przy dostarczaniu na front amunicji, żywności i środków leczniczych.

...Pierwszy aeroklub w Rosji powstał w roku 1908 w Petersburgu, a FAI została założona w roku 1905.

* * *

...Pierwszy rozpylacz zamontowany został na samolocie Po-2 A. Rozpylacz ten konstrukcji D. Popowa rozsiewa 100 kg proszku na 1 hektar. Pojemność zbiornika wynosi 287 litrów, ciężar konstrukcji — 47 kg.

NASZA OKŁADKA:

Szybownictwo — to cel marzeń najmłodszych entuzjastów lotnictwa — modelarzy LL. Za parę lat i oni będą uczyć się pilotażu.

Foto: T. Bukowski

PO REKORDZIE SZYBKOŚCI



WYDAJE: LIGA LOTNICZA

REDAGUJE ZESPÓŁ

Adres redakcji: Warszawa 1, ulica Ogrodowa 65.
Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2 zł 40 gr, kwartalnie — 6 zł 60 gr, półrocznie — 12 zł 60 gr, rocznie 24 zł.

Wpłacać czekami na konto PKO I-15678 na adres: Państwowe Przedsiębiorstwo Kolportażu „RUCH" Warszawa, Plac Trzech Krzyży 16-a. Numery pojedyncze i roczniki z lat ubiegłych można nabyć w redakcji, Warszawa, ulica Ogrodowa 65. tel. redakcji 6-21-48. Zam 914 2-B-31612